IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury**
  (nr 249)
  z dnia 24 stycznia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 249)

24 stycznia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, i **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat cen biletów kolejowych i planowanych działań zmierzających do ich obniżenia.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jan Kanthak** i **Maciej Małecki** sekretarze stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Piotr Patkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Tomasz Buczyński** dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Michał Klawinowski** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Gontarz** członek zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Mariola Pyciarz** dyrektor Biura Sprzedaży PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej oraz **Arkadiusz Szydło** główny specjalista Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat cen biletów kolejowych i planowanych działań zmierzających do ich obniżenia. Przedstawiają minister aktywów państwowych, minister infrastruktury oraz minister finansów. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Na wstępie od razu powiem, że ze względu na chorobę nie będzie obecny pan minister Bittel. Usprawiedliwiał się dzisiaj, niemniej wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że dość patologiczna jest sytuacja, iż minister, który odpowiada za transport, nie ma w nadzorze PKP, a nadzór ma minister aktywów państwowych, który jest obecny. Pana ministra serdecznie więc witam. Są również przedstawiciele ministra finansów.

Sytuacja jest dramatyczna. Wszyscy doskonale o tym wiemy. Dzisiaj nawet odniósł się do tego premier, zauważając problem po trzech tygodniach. Przede wszystkim trzeba byłoby naprawić sposób zarządzania całą Grupą PKP, ale pod premierem Sasinem wydaje się to niemożliwe. W związku z tym konieczne są rozwiązania stricte finansowe. Chciałbym, aby resorty, głównie resort finansów, odniosły się do możliwości dofinansowania PKP z jednej strony, co wymaga oczywiście zgody Komisji Europejskiej bądź, z drugiej strony, do rozwiązań, które nie wymagają zgody KE, czyli obniżenia VAT-u. Prosiłbym MAP o przedstawienie informacji w temacie Komisji.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, mam wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wniosek formalny? Słucham.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, chciałam złożyć wniosek formalny, żeby dzisiejsze posiedzenie Komisji zawiesić do momentu, w którym pojawi się tutaj pan minister Bittel lub pan minister odpowie na nasze pytania, bo kpiną z Sejmu jest to, żebyśmy nie mieli na sali ministra właściwego, który odpowiada za horrendalne podwyżki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, tak jak powiedziałem, patologia sytuacji polega na tym, iż Ministerstwo Infrastruktury odpowiada za transport, w żaden sposób nie odpowiada za spółkę PKP, a ministrem wiodącym jest tutaj minister aktywów państwowych, czyli pan premier Sasin. Tu ministrowie są. Sprawa jest na tyle poważna, wymagająca dyskusji na dzisiaj, a w zasadzie sprawa powinna być rozwiązana zdecydowanie wcześniej, że ponowne odwlekanie posiedzenia Komisji uważam za bezzasadne.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, podtrzymuję wniosek, ponieważ uważam, że wszyscy ministrowie… Ja i pan przewodniczący nie odpowiadamy za bałagan w rządzie i za to, jak oni urządzają swoją pracę, natomiast jeśli wszystkie osoby w randze ministrów i wiceministrów odpowiedzialne za tę horrendalną podwyżkę nie znajdą się na sali, powinniśmy w tej chwili zawiesić posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, że nie chce pani dyskutować na temat problemu, kiedy są przedstawiciele ministra finansów…

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Wniosek podtrzymuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze mówię: kiedy są przedstawiciele ministra finansów i ministerstwa bezpośrednio nadzorującego PKP. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, ten wniosek formalny wpisuje się w absurdalną retorykę opozycji. Jest pełna reprezentacja strony rządowej. Obecny jest wiceminister finansów, obecni są upoważnieni przedstawiciele Ministerstwa Aktywów Państwowych i Ministerstwa Infrastruktury. Z tego, co widzę, jest również bardzo liczna reprezentacja środowiska transportu kolejowego, na czele ze spółką PKP Intercity.

W jaskrawy, niezasadny i absurdalny sposób pani poseł próbuje torpedować normalny rytm pracy Komisji Infrastruktury, przenosząc tę dyskusję w nieskończoność. Przed chwilą skwitował to nawet pan przewodniczący Olszewski. Radzę, żeby jako przedstawiciel ugrupowania Polska2050 pani poseł zastanowiła się nad propozycjami, które formułujecie państwo publicznie, bo są one równie absurdalne jak wniosek złożony przed chwilą. Tyle mam do powiedzenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Został złożony wniosek formalny. Przystępujemy do głosowania. Kto jest za przyjęciem? Zagłosujemy ręcznie. Musimy ręcznie tak czy siak, bowiem trzeba byłoby uruchomić cały system informatyczny, a to wymagałoby czasu. Przystępujemy do głosowania nad wnioskiem formalnym. Kto jest za wnioskiem o odroczenie posiedzenia Komisji złożonym przez panią poseł z Polska2050? Kto jest za? Jest jedna, dwie osoby. Kto jest przeciw? Serdecznie dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Poproszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

2 posłów za, 12 przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam jeszcze pytanie formalne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Panie przewodniczący, nie ma czegoś takiego jak pytanie formalne.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
To wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Chciałem zapytać pana przewodniczącego, czy zostali zaproszeni przedstawiciele spółki PKP Energetyka, czyli podmiotu źródłowo odpowiedzialnego również za podwyżki cen energii na sieci trakcyjnej. Jeśli są, później ewentualnie będzie prośba, żeby panowie się przedstawili.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
PKP Energetyki nie ma, ale proszę przekazać listę zaproszonych gości, pan przewodniczący sobie zobaczy.

Proszę przedstawiciela Ministerstwa Aktywów Państwowych o udzielenie informacji. Czy jest przedstawiciel ministra aktywów państwowych? Był pan minister Kanthak.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Jan Kanthak:
Tak, jestem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:
Panie przewodniczący, z jednej strony dziękuję za możliwość zabrania głosu, z drugiej strony pierwszy raz spotykam się z takim prowadzeniem posiedzenia Komisji, żeby przewodniczący Komisji pozwalał sobie wypowiadać tego typu uwagi.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):
Panie ministrze, nie jest pan od recenzowania przewodniczenia. Może pan to sobie powiedzieć na Radzie Ministrów.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:
Dla mnie jest to sytuacja zupełnie nie do przyjęcia. Jest pan od prowadzenia posiedzenia Komisji, a nie od formułowania swoich skrajnie upolitycznionych uwag, niemających żadnego związku z rzeczywistością.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Przepraszam, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:
Skoro oddał mi pan głos, pozwolę sobie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Nie. Ja udzielam głosu i głos odbieram.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:
Udzielił mi pan głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Z całym szacunkiem, parlament ma w kompetencji nadzór i kontrolę rządu. Jako przewodniczący Komisji mam prawo formułować wnioski, jakie tylko i wyłącznie będę chciał. To nie pan jako przedstawiciel rządu jest od recenzowania prac Komisji.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:
Jestem również parlamentarzystą i jako parlamentarzysta mam prawo oceniać pana wystąpienia i pana określenie: „patologicznym” sposobem zarządzania spółką córką, jaką jest PKP Intercity.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Występuje pan tu w roli rządu, a nie parlamentarzysty.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

To chciałbym tylko przytoczyć fakt, że w 2022 r. PKP Intercity przewiozło najwięcej pasażerów w historii. Jest to rekord i jest to dowód na to, że spółka jest prowadzona w sposób odpowiedni. Proszę nie zakłamywać rzeczywistości. Rozumiem, że polityczne względy są dla pana najważniejsze, ale trzymajmy się faktów.

Jeśli chodzi o podwyżki cen, sytuacja jest wywołana przede wszystkim ceną energii. W 2019 r. koszt energii elektrycznej dla przewoźnika wynosił 500 mln zł. W 2023 r. koszt tej energii na Towarowej Giełdzie Energii wyniósł 1,5 mld zł. Widzimy, jak ogromny jest wzrost cen energii wywołany m.in. wojną na Ukrainie.

Jako przedstawiciele opozycji bardzo często mówicie państwo, jak ważne jest, żeby wspierać Ukrainę, że Polska musi być państwem aktywnym na arenie międzynarodowej, aby wspierać Ukrainę, a z drugiej strony, kiedy państwo polskie i cała Unia Europejska ponoszą koszt wojny i naszego zaangażowania, to od razu szukacie państwo pretekstu, żeby zaatakować rząd. Apelowałbym o obiektywizm i odrobinę przyzwoitości, bo wywołana inflacja i wysokie ceny energii elektrycznej są związane z wojną na Ukrainie. Nikt temu nie zaprzeczy.

Najlepiej świadczą o tym podwyżki, jakie miały miejsce u innych przewoźników. Mówimy o spółce, która musi działać w ramach konkurencji, rynku. Zdaje się, że jako Platforma Obywatelska jesteście państwo partią liberalną, wolnorynkową. Jeśli więc chodzi o wolny rynek, to proszę bardzo. Zmiana cen biletów kolejowych w latach 2020–2023? Koleje Wielkopolskie to 34% podwyżki. PKP SKM w Trójmieście to 45% podwyżki. Koleje Mazowieckie to 29%. Koleje Śląskie to 32%. Koleje Dolnośląskie to 34%. Koleje Małopolskie to 62%. To pokazuje, jaka jest sytuacja na rynku. Mówimy o spółce, która jest spółką córką, ponieważ PKP Intercity podlega pod spółkę PKP SA, którą MAP rzeczywiście nadzoruje.

Chciałbym wyprowadzić państwa z błędu. MAP nie ma wpływu na politykę cenową spółki córki, jaką jest spółka PKP Intercity, ale mam za zadanie przedstawić państwu obiektywny punkt widzenia, to, jak wygląda sytuacja. Rzeczywiście cena energii elektrycznej wywindowała niezwykle wysoko. Oczywiście ma na to wpływ zaburzenie rynku dostaw węgla. Ma na to wpływ polityka klimatyczna UE, która w niezwykle wysoki sposób zawyża ceny produkcji prądu w Polsce.

Bardzo często państwo o tym zapominacie albo nawet nie chcecie o tym mówić. Najbardziej bawi mnie to, że na temat kolei krokodyle łzy wylewają politycy Lewicy. Jedna liczba dla państwa, żeby zobrazować: za rządów Leszka Millera podjęto decyzję o likwidacji niemal 1600 km linii kolejowych. Łącznie za czasów rządów SLD wydano decyzje o likwidacji ok. 2600 km linii kolejowych. Naprawdę, droga opozycjo? Naprawdę chcecie dyskutować na ten temat?

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze, 3 kwietnia 2020 r. za waszych rządów…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Szczepański.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Chcecie dyskutować na temat funkcjonowania spółki PKP Intercity? Możemy też spojrzeć na wyniki finansowe. Wiem, że z waszego punktu widzenia w czasie, kiedy spółki Skarbu Państwa uzyskają zyski, jest to coś złego. Widzimy to na przykład podczas dyskusji związanej w funkcjonowaniem PKN Orlen. Warto zwrócić uwagę na wyniki finansowe. W 2013 r. wynik netto to minus 870 tys. zł. W 2014 r. jest to minus 540 tys. zł. W 2015 r. jest to minus 560 tys. zł. Dopiero w 2016 r., kiedy Zjednoczona Prawica obejmuje rządy, mamy dodatnie wyniki, oprócz 2020 r. Myślę, że nie muszę podawać państwu przyczyn, dla których przewoźnik uzyskał wynik ujemny.

Wspomniana przeze mnie liczba pasażerów, 58 mln, to rekord, niezwykły rekord. Myślę, że tyle na wstępie. Oczywiście mówmy o podwyżkach związanych z przewoźnikami TLK Intercity i Express InterCity Premium. Warto zwrócić uwagę, żeby zobaczyć cały obraz funkcjonowania przewoźnika, że 90% klientów korzystających z usług PKP Intercity to klienci TLK, czyli najtańszych, najbardziej dostępnych linii, które umożli-

wiają przede wszystkim dotarcie np. do pracy. Mówimy tu o podwyżce rzędu 11,8%. Tak naprawdę mówimy o drugiej podwyżce w przeciągu 9 lat funkcjonowania spółki.

W przeliczeniu, jak to wyglądało dla przeciętnego Kowalskiego, a myślę, że takie przeliczenia są bardzo obrazotwórcze, tak jak często przeliczamy, ile litrów paliwa można było zatankować za płacę minimalną za waszych rządów i ile w obecnych czasach można zatankować za płacę minimalną, to tak samo przeliczmy to na możliwości, jeśli chodzi o połączenia kolejowe. W dwa tysiące… Przepraszam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, a może tak o cenach biletów i planowanych działaniach, a nie o historii?

Głos z sali:

Skleiły się kartki.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Nie, nic się nie skleiło, po prostu chciałbym…

Głos z sali:

Nic się nie klei.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Panie pośle, może u pana coś się skleiło. Nie wiem, co u pana się klei. Może odnajdę te informacje, a teraz o zabranie głosu i rozszerzenie mojej wypowiedzi poproszę przedstawicieli zarządu PKP Intercity, a jak znajdę informację, to wrócę do państwa z tą informacją.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowny panie ministrze, póki co głosu udziela jeszcze przewodniczący Komisji, a nie pan minister.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Dobrze. Już odnalazłem, więc bardzo dziękuję za umożliwienie znalezienia. Proszę bardzo. Warszawa Centralna – Szczecin Główny, druga klasa TLK, 522 km: w 2015 r. przeciętnego Kowalskiego stać było na 24 bilety; w 2023 r., czyli już po podwyżkach, na 38 biletów. Warszawa Centralna – Gdynia Główna, druga klasa Express InterCity Premium, czyli Pendolino: w 2015 r. Kowalskiego stać było na 12 biletów, a w 2023 r. na 18 biletów.

To są przykładowe dane. Nie przypominam sobie, żeby tego rodzaju posiedzenia Komisji odbywały się za państwa czasów. Nie przypominam sobie, żeby lokalni posłowie protestowali w ich województwach, kiedy wojewódzcy przewoźnicy podnosili ceny. Nie przypominam sobie posiedzeń Komisji ani jakichkolwiek konferencji prasowych. A dlaczego?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wtedy nie było pana w Sejmie. Ma pan prawo nie pamiętać.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

A dlatego, że w tych województwach rządzą wasi marszałkowie i wasi politycy. Na tym polega to zakłamanie i polityka podwójnych standardów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Tak jak powiedziałem, ma pan prawo nie pamiętać, nie było wtedy pana w Sejmie. Ja byłem. Były różnego rodzaju posiedzenia Komisji.

Muszę się odnieść, bowiem nie zrozumiał pan słów o patologii, które powiedziałem. Nie mówiłem nawet o patologii w PKP, choć wiele można byłoby o tym mówić, tylko o strukturze stricte organizacyjnej, jaka funkcjonuje w rządzie. Mianowicie za transport odpowiada minister infrastruktury, a PKP jest w nadzorze Ministerstwa Aktywów Państwowych. To jest patologiczne, gdyż Ministerstwo Infrastruktury praktycznie nie ma wpływu na to, jakimi kadrami i w jaki sposób zarządzać PKP. Mówił pan również o atakowaniu rządu, ale reprezentuje pan formację, która akurat przy KPO powinna siedzieć raczej dość wstrzemięźliwie i cicho, niż tym się afiszować.

Proszę Ministerstwo Finansów o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Piotr Patkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan minister Kanthak powiedział wiele zdań, pod którymi warto się podpisać, natomiast kontynuując tę wypowiedź, warto powiedzieć kilka faktów, które się dzieją, bo mam wrażenie, że opozycja, ale niestety też część tzw. ekspertów branży kolejowej, przemilcza wiele tematów.

Zacznijmy od tego, że wspólnie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska rząd zamroził wzrost cen energii elektrycznej. Zamroził także dla samorządowych spółek kolejowych. Ceny nie zostały zamrożone dla PKP Intercity nie dlatego, że nie upominała się o to spółka czy nie upominało się o to MI, bo pan minister Bittel czy pan prezes Gontarz wielokrotnie to podnosili. Nie zostały zamrożone dlatego, że nie zgadza się na to UE. Po prostu PKP Intercity nie mieści się w kryteriach pomocowych wydanych przez Komisję Europejską. Ten fakt trzeba bardzo wyraźnie odnotować. To KE i jej wytyczne spowodowały, że dzisiaj PKP Intercity nie mieści się w mechanizmie pomocowym, w którym mieszczą się wszystkie samorządowe spółki kolejowe. To jest główna przyczyna, dla której PKP Intercity musiało podjąć takie decyzje w styczniu tego roku.

Pomijam kontekst rynkowy związany ze wzrostem cen energii wywołanym wojną w Ukrainie, wywołanym także dziwnym mechanizmem wyliczania cen energii także ustalonych przez KE, gdzie to najdroższy nośnik energii wyznacza koszt energii dla całego rynku. Przypomnę, bo warto o tym mówić, że te ceny nie są uśrednione, tylko są wyznaczane poprzez mechanizm *merit order*, czyli najdroższe obecnie źródło wyznacza cenę energii elektrycznej, gdzie masa tańszych źródeł energii elektrycznej korzysta na tym mechanizmie. Warto to sobie uzmysłowić.

Co ciekawe, mimo mechanizmu, którym objęliśmy wiele spółek samorządowych, spółki samorządowe podniosły ceny biletów w 2023 r. wyżej, niż podniosło to PKP Intercity, które nie zostało objęte taką pomocą. To jest kolejna rzecz. Jestem ciekaw, czy marszałkowie różnych opozycyjnych województw podejmują tutaj odpowiednie kroki i przeznaczają na to odpowiednie działania. Jak widać po wzrostach cen biletów, tak się nie dzieje.

Rząd natomiast podjął takie działania podczas Rady Ministrów, na której została przyjęta ostateczna treść projektu ustawy budżetowej skierowana do Sejmu. Minister infrastruktury wystąpił o środki, które miały zamortyzować wzrosty cen energii dla PKP Intercity, i takie środki zostały przyznane. Jest to kwota ponad 575 mln zł. Jeszcze raz to przytoczę: 575 mln zł zostało przeznaczone przez rząd dla PKP Intercity w celu ograniczenia wzrostu cen biletów, które zostały wywołane wzrostem cen energii elektrycznej, która nie wynika z wewnętrznej sytuacji panującej w polskim państwie, tylko z sytuacji geopolitycznej. Miejmy to na względzie.

Kolejna rzecz, o której warto powiedzieć, jest taka. Jesteśmy u progu, już w trakcie realizacji największej w historii umowy PSC. Umowa PSC to jest umowa dla podmiotu świadczącego przewozy użyteczności publicznej. W Polsce tym podmiotem na poziomie państwowym jest właśnie PKP Intercity, bo na poziomie regionalnym oczywiście są to albo przewozy regionalne, albo spółki samorządowe. W przypadku całego państwa jest to PKP Intercity. Umowa PSC, Wysoka Komisjo, wynosi rekordowe ponad 21 mld zł, z czego tylko w 2022 r. z tytułu umowy PSC przekazujemy kwotę, o ile się nie mylę, 1,2 mld zł. Tak, panie dyrektorze? Tak, pamięć mnie nie myli: 1,2 mld zł, czyli łącznie w 2023 r. spółka PKP Intercity dostaje z budżetu państwa prawie 1,8 mld zł w celu obniżenia cen biletów, w celu realizacji strategii taborowej PKP Intercity, w celu realizacji strategii przewozowej PKP Intercity i w celu wielu programów inwestycyjnych. To 1,8 mld zł tylko w 2023 r. jest z budżetu państwa, czyli z dochodów zebranych z podatków.

Nie zapominajmy o tym, bo bardzo często mówimy o kwotach, które państwo powinno przeznaczać. Tę konkretną kwotę, którą przeznaczamy w 2023 r., podałem, natomiast strona samorządowa często nie podaje, skąd są środki na te inwestycje. Nie jest tak jak np. w przypadku Krajowego Funduszu Drogowego, gdzie mamy dochody przenoszone np. z tytułu opłaty paliwowej. Tutaj nie ma podstawionych dochodów, są środki przeznaczone wprost z budżetu państwa na PKP Intercity. Środki te, jak wskazałem, są rekordowe, natomiast wyzwania związane z geopolityką są, jakie są i być może dobrze byłoby, gdyby KE zreflektowała się i nie blokowała możliwości włączenia PKP

Intercity do ustawy energetycznej, którą są objęte spółki samorządowe. Być może niektórym posłom opozycji wystarczyłoby stanąć w prawdzie i uczciwości i sprawdzić, jak spółki samorządowe są zarządzane, że mimo pomocy, którą otrzymały, podwyżki biletów są wyższe, niż robi to PKP Intercity, przy naprawdę dużym wysiłku zmieszczenia się w kosztach, które są. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, wystarczyłoby TVP w budżecie zamienić na PKP i 3 mld zł na pewno spowodowałyby obniżenie cen.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Gdyby pan przewodniczący wiedział, to TVP ma ustawowy przywilej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę przedstawiciela ministra infrastruktury o przedstawienie informacji.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Buczyński:

Dziękuję bardzo. Tomasz Buczyński, dyrektor Departamentu Kolejnictwa. Jeśli chodzi o kwestie będące w zakresie ministra infrastruktury, panowie ministrowie przedstawili większość z tez i informacji, które miałem przedstawić, więc nie będę powielał, natomiast w gestii ministra infrastruktury leży umowa PSC, służby publicznej, w związku z tym w tym obszarze minister infrastruktury ma pewne instrumenty, pewną relację, która łączy go z przewoźnikiem. W obszarze pociągów, które nie są ujęte tą umową, minister infrastruktury nie ma relacji prawnej łączącej z PKP Intercity.

W obszarze PSC podwyżka wynosząca 11,8% mieści się w pewnej swobodzie, która jest związana z zapisami odnoszącymi się do wskaźników inflacyjnych. W odniesieniu do wskaźnika inflacyjnego publikowanego przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego jest możliwość pewnych ruchów, jeśli chodzi o kształtowanie cen biletów.

Warto jeszcze dodać, że na ogólny, a również na szczegółowy obraz cen biletów w odniesieniu do konkretnego przypadku, wpływ mają pewne mechanizmy stosowane przez spółkę także w odniesieniu do umowy PSC, takie jak pewne oferty promocyjne. Jedną z ofert jest oferta Taniej z Bliskimi, która spowodowała, że w ubiegłym roku skorzystał z tego co szósty pasażer. Była zniżka o ok. 30% w stosunku do ceny bazowej biletu. Warto też wskazać, że taką ofertę lub promocję można łączyć z ulgami ustawowymi, w związku z czym duża część pasażerów skorzystała z tych ulg w jeszcze większym stopniu. Cena biletów była więc odpowiednio niższa.

Warto też wskazać, że w stosunku do rozkładu jazdy z lat 2014–2015 o ponad 40% zwiększono liczbę postojów w miastach, w których zatrzymują się pociągi, w związku z czym dostępność transportowa jest o wiele wyższa. Warto również wskazać, że o 9% została zwiększona liczba połączeń ogółem, czyli nowych relacji jest ponad 9%.

W odniesieniu do umowy PSC warto wskazać jeszcze to, że umowa obejmuje również pewne cele inwestycyjne. Umową objęta jest duża część z inwestycji taborowych PKP Intercity, w związku z czym może być realizowana poprzez różne mechanizmy finansowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Niestety ubolewam, iż przede wszystkim minister aktywów państwowych i minister finansów w żaden sposób nie odnieśli się do planowanych działań zmierzających do obniżenia cen biletów, choć dzisiaj widziałem wypowiedź premiera, który mówił, że już zaraz, już teraz to nastąpi, niemniej otwieram dyskusję. Według kolejności zgłoszeń najpierw głos zabierze pan poseł Nitras.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ja się tu zgłaszam, a pan przewodniczący jakoś mnie nie zaszczyca.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, jak pani doskonale wie, zawsze udzielam głosu wedle kolejności zgłoszeń. Jest pan poseł Nitras, Joński, Suchoń, Szczepański, Sterczewski, pani Matysiak, pani Gill-Piątek, pani poseł, pan przewodniczący Polaczek i pan poseł Król. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Nie jestem członkiem Komisji. Przyszedłem tutaj z nadzieją. Jestem członkiem innych komisji. Szczerze mówiąc, troszeczkę spokojniejsza atmosfera panuje w Komisji do Spraw Unii Europejskiej czy w Komisji Spraw Zagranicznych, w których pracuję na co dzień. Szczerze mówiąc, od siedmiu lat pracuję z ministrami spraw zagranicznych. Na Komisji do Spraw Unii Europejskiej są ministrowie wielu resortów, ale z podobnym wystąpieniem przedstawiciela rządu rozpoczynającego dyskusję jeszcze się nie spotkałem. Brzmiało to trochę tak, jakby minister Kanthak odpowiadał na jakieś bardzo ostre zarzuty ze strony parlamentarzystów, podczas gdy nikt jeszcze nie zdążył nic powiedzieć.

Wydaje mi się, że ta atmosfera czy próba budowy takiej atmosfery na początku dyskusji trochę przypomina zachowanie niektórych pracowników kolei, ale w PRL-u. Pamiętam taką arogancję na dworcu w latach 80., mam nadzieję, że chyba nie dzisiaj. Wydaje mi się, że dobrze byłoby, gdyby również do najwyższych decydentów dotarło to, że po prostu trzeba normalnie rozmawiać i prezentować swój dorobek.

Spotkaliśmy się tutaj i rozmawiamy o cenach biletów. Są one niezmiernie istotne. Za chwilę o tym powiem. Jestem ze Szczecina. Od kilku lat zastanawiamy się, jeżeli rozmawiamy chociażby o Intercity czy o CPK, kluczowym projekcie infrastrukturalnym, dla Polski najważniejszym, dlaczego nie ma w tym Szczecina. Jesteśmy jedynym miastem, które, jak rozumiem, na lotnisko ma jeździć do Berlina, a nie na polskie lotnisko. To po pierwsze.

Szanowni państwo, po drugie jak byłem studentem, dwadzieścia parę lat temu, ze Szczecina do Warszawy jeździło się w 5 godzin i 15 minut. Dzisiaj trwają dyskusje i na zarzuty, że niektóre pociągi jeżdżą 8,5 godziny, pojawiają się argumenty: „Ale są takie, które jeżdżą 7,5 godziny”. Kiedy rozmawiamy o cenach biletów, chciałbym panów prezesów, którzy firmujecie te podwyżki, pana Gontarza – czytałem ostatnio jedną z pana publikacji, o której zaraz powiem – zapytać. Dlaczego nam, mieszkańcom Szczecina, XXI w. kojarzy się z utratą takiego cywilizacyjnego dorobku jak wagon Warsu, którego nie ma w pociągu do Krakowa, w pociągu do Warszawy, w pociągu do Przemyśla? Dlaczego pasażerowie jeżdżący 8, 9, 10 godzin nie mają wagonu, w którym można kupić herbatę? Rozmawiamy o podwyżkach, ale zapominamy o standardzie usług, które państwa spółka nam proponuje, będąc monopolistą.

To, o czym mówi pan Kanthak, to nieprawda. Nieprawda, że na kolei panuje jakaś konkurencja. Od kiedy koleje regionalne są konkurencją dla Intercity czy pociągów dalekobieżnych? Jeżeli chcemy być szczerzy, są, panie ministrze Kanthak, różni marszałkowie, są marszałkowie, którzy nie są z opozycji, chyba że dla pana PiS również jest opozycją, a czasami można odnieść takie wrażenie. Jeżeli chcielibyśmy zobaczyć, z jakiego poziomu startowały koleje regionalne, czy to mazowieckie, czy to zachodniopomorskie, czy to wielkopolskie, czy to małopolskie, i na jakim poziomie koleje regionalne są dzisiaj, jakim dysponują taborem, jak zwiększona jest sieć połączeń, to mam poczucie, że mimo trudnych warunków koleje regionalne jakoś się rozwijają. Mam niestety poczucie, że państwowe, duże molochy podążają w kierunku odwrotnym.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dwa razy więcej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, prosiłbym nie przeszkadzać, a kolegę posła Nitrasa i wszystkich innych prosiłbym o większą zwięzłość wypowiedzi.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, przewożą dwa razy więcej pasażerów niż w czasach, kiedy…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący Polaczek, prosiłbym nie przerywać, a posłów mówiących prosiłbym o większą dyscyplinę wypowiedzi.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Kłamstwo mnie denerwuje, panie przewodniczący.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Niech pan na mnie nie krzyczy. Czemu tak się denerwujecie? Może odpowie mi pan na pytanie, dlaczego nie ma Warsu. Tak się pan denerwuje?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Co tak latasz samolotem?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Nitras, proszę kontynuować.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, pozwólcie, że skończę. Na pociąg mam bilet i sobie z niego skorzystam. Chciałbym zaprezentować państwu pana Gonciarza… przepraszam, Gontarza. Nie wiem, jak bogate są pana przeszłe doświadczenia związane z koleją, ale zwróciłem na pana uwagę, kiedy publicznie wypisywał pan… Jest pan członkiem zarządu PKP. W ostatnich miesiącach bardzo dużo aktywności poświęcił pan na krytykowanie niemieckiego projektu kolei za 9 euro. Wypisał pan takie rzeczy w różnych artykułach. Pozwolą państwo, że zacytuję tylko krótki fragment. Program 9 euro…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Czy to jest tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji?

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Jest, pani poseł. Jest to tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji, dlatego że z danych, które przedstawił pan minister finansów, wynika, że PKP dostanie 1,8 mld zł bezpośrednio z budżetu państwa, a członek zarządu PKP Intercity krytykując projekt kolei w Niemczech za 9 euro, poświęcił temu wielkie artykuły. Powiedział, że jest to projekt dziwny, bo po pierwsze ma kosztować niemiecki budżet 2,5 mld euro. Co on dał? Przejazdy za 9 euro miesięcznie. Nie jest jednak tak, że można pojechać raz. Dzisiaj najtańszy bilet w drugiej klasie ze Szczecina do Warszawy kosztuje 100 zł, czyli mogę pojechać do Warszawy i wrócić za 200 zł, a w Niemczech za 9 euro mogłem jeździć przez miesiąc, łącznie z komunikacją miejską. Tu dopłaciliśmy 1,8 mld zł, a tam dopłacili 2,5 mld zł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Euro.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Oni ten pilotażowy program przekształcili w program taki, że po całych Niemczech będzie można… Wiem, że wytnie pani wszystkie lasy, ale proszę pozwolić mi skończyć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, proszę nie przerywać. Panie pośle Nitras, proszę kontynuować.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do rzeczy. Do rzeczy.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Do meritum, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo z PiS-u, to jest meritum.

Poseł Anna Paluch (PiS):

W Niemczech nie ma złotówek, tylko jest euro.

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Wyobraźcie sobie państwo, że to jest meritum. Meritum polega na tym, że w Niemczech, kraju dużo większym od Polski, za 2,5 mld euro dopłaty można zrobić bilety dla wszystkich po 200 zł za cały miesiąc, a w Polsce za 1,8 mld zł członek zarządu PKP mówi, że program w Niemczech jest zły, a w Polsce jest dobry, bo w Polsce za 100 zł można raz przejechać się pociągiem. Jedyne, co macie do zaproponowania, to powiedzenie, że w samorządach podwyżki były większe. Przed chwilą mówiliście, że w Warszawie były

największe podwyżki, a okazuje się, że w Warszawie od 10 lat w ogóle nie było podwyżek w komunikacji. Może po prostu się na tym nie znacie. Może potrzeba tam fachowców.

Przepraszam, nie chcę państwa atakować, jak państwo atakujecie mnie, ale jeżeli pan minister Kanthak odpowiada za PKP w Polsce… Niedawno dowiedziałem się, że pan Ozdoba odpowiada za klimat. Jeżeli pan minister Kanthak odpowiada za PKP, a pan Gontarz od pana Czarnka mówi, że w Niemczech pociągi są za tanie i jest to złe, a w Polsce są dobre, bo są drogie, to może po prostu się na tym nie znacie. Może trzeba byłoby to powierzyć fachowcom.

Mam do was tylko jedną prośbę. Obiecuję wam, będę bardzo mocno was wspierał. Zróbcie tak, żeby było jak w Niemczech, czyli np. żeby za 200 zł albo za 300 zł można było jeździć pociągiem przez cały miesiąc. Nawet do tego dopłaćmy, zgadzam się na to, jeżeli ma to być element pewnej polityki transportowej, namawiania ludzi do jeżdżenia pociągami, zrezygnowania z samochodów, również działanie proklimatyczne. Zaproponujecie coś takiego. Będziemy was wspierać, tylko zaproponujcie, pokażcie jakąś perspektywę, a nie cofajcie nas w czasy gorszych usług.

Jak mówię, Warsu nie ma, a nie chcę już mówić o punktualności pociągów, bo nie chcę się na was wyżywać. Porozmawiajcie z ludźmi na przystankach. Coś się stało. Jeżeli nawet prąd jest droższy, to prąd jest, a jeśli chodzi o spóźnienia pociągów, jest jakiś dramat. To jest ostatni rok. Pan minister Kanthak nie powiedział o tym słowa, ale nawet na najprostszych trasach, tak krótkich i szybkich jak Gdańsk – Warszawa, spóźnienia dochodzą do godziny, do półtorej godziny, pociągi wyjeżdżają spóźnione. To są problemy, na które powinniście państwo odpowiedzieć: dlaczego są spóźnione, dlaczego poziom usług jest tak niski i dlaczego jest tak drogo.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mam nadzieję, że nie potraktowaliście państwo tego jako atak, tylko jako pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, gościnna wypowiedź pana posła Nitrasa była stosunkowo długa, ale do głosu zgłosili się praktycznie wszyscy członkowie Komisji.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Niech odniesie się do tego strona rządowa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Polaczek, strona rządowa odniesie się wtedy, kiedy będą również inne pytania. Chciałbym ustalić i ustalam czas wypowiedzi na dwie minuty, aby każdy, wraz ze stroną rządową, miał możliwość się wypowiedzieć.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, długość wypowiedzi trzeba było ustalić na początku. Gdyby właściwie prowadził pan posiedzenie Komisji, zrobiłby pan to jako pierwsze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wie pani, że jestem liberalny i nie będę stosował dwóch minut bardzo restrykcyjnie. Proszę, pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, jesteśmy – mam nadzieję, że będziemy nadal – dość merytoryczną Komisją. Niezwykle cenimy sobie to, że posłowie spoza Komisji zaszczycają nas swoją obecnością, natomiast gościnność musi działać w dwie strony. Jeżeli w tej żartobliwej atmosferze przedstawiciel fanklubu lotnictwa w polskim Sejmie z sercem pochyla się nad koleją, to zapisze się to złotymi zgłoskami w historii polskiego parlamentu.

Doszło jednak do czegoś absolutnie wyjątkowego. Personalnie, z nazwiska atakowany był członek zarządu jednej ze spółek, który jest na sali. Elementarna kultura wymagałaby tego, żeby personalnie atakowany miał szansę odpowiedzieć. Nie jest członkiem rządu, ale był brutalnie personalnie atakowany, dlatego proszę pana przewodniczącego. Jeżeli ktoś jest wymieniany z nazwiska, a szczególnie…

Poseł Sławomir Nitras (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Piotr Król (PiS):

Szanowny panie lotniku, jeżeli mogę, chciałbym skończyć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, prosiłbym trzymać jakiś poziom.

Poseł Piotr Król (PiS):

Staram się wpisać w żartobliwy ton mojego przedmówcy. Prosiłbym jednak o to, żeby przedstawiciel zarządu PKP miał szansę odpowiedzieć, bo był wymieniany z nazwiska, był personalnie atakowany, tym bardziej że był atakowany przez posła spoza Komisji. Elementarna kultura wymagałaby tego, żeby miał szansę się odnieść. O to pana przewodniczącego proszę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście będzie miał szansę się odnieść. Powiem szczerze, że nie dostrzegłem jakiegoś zmasowanego ataku. Doskonale wiemy, że każdy, kto chce zabrać głos, ma taką szansę, ale najpierw pytania zadają posłowie. Kolejny do głosu zapisał się pan poseł Joński. Faktycznie prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, żebyśmy dali radę wyczerpać wątek do godz. 16:00, tak jak mamy salę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dzisiaj przyszliśmy wszyscy na posiedzenie Komisji, aby usłyszeć, jakie propozycje rząd składa przede wszystkim pasażerom, którzy dzisiaj rezygnują na rzecz samochodu, a czasami nawet samolotu, dlatego że ceny biletów PKP faktycznie są bardzo wysokie. Usłyszeliśmy, co było 15, 20 lat temu. Oczywiście moglibyśmy cofnąć się jeszcze do rządów AWS-u, który jednego dnia zlikwidował 1000 km linii kolejowych, ale przecież nie o to chodzi.

Oglądając nas, ludzie oczekują, że rząd przyjdzie i powie: „Słuchajcie, faktycznie jeżdżą puste wagony, trzeba to zmienić. Mało tego, pociągi spóźniają się – o czym za chwilę – to też trzeba zmienić, mamy takie i takie propozycje". Usłyszeliśmy, że rząd przekazał 1,9 mld zł, więcej nie może, i że jest z siebie zadowolony, bo podwyżki są tylko i wyłącznie na poziomie 1,8%.

Chciałbym jednak zapytać, jak to się ma do wypowiedzi premiera Morawieckiego, który mówi tak: „Na pewno nie pozostają na poziomie, na którym są dzisiaj. W najbliższych dniach będę rozmawiał z kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury. Jesteśmy w okresie wysokiej inflacji i ja nie chcę, żeby różne części gospodarki narodowej, w tym przypadku bardzo ważna, która łączy się z komunikacją kolejową, dokładały cegiełkę do tej inflacji. Będziemy robić wszystko, aby zdusić inflację. Będę domagał się od ministra infrastruktury zdecydowanych działań oszczędnościowych we wszystkich spółkach PKP, aby doprowadzić do jak najniższych cen biletów. Na ile będą niższe, tego na dziś nie przesądzam".

Nie UE, nie. „Nie przesądzam", mówi o tym premier Morawiecki. On widzi problem. Co prawda zauważył po trzech tygodniach, bo może z tego nie korzysta, ale ludzie zauważyli to od razu, kupując bilet. Na tej sali nie zauważyłem dzisiaj jakiejś refleksji ze strony ministerstwa i tych, którzy się wypowiadali, oprócz przytyków, co było 15 i 20 lat temu. Chciałbym, żeby przedstawiciele ministerstwa odpowiedzieli dzisiaj na pytanie, co to znaczy. Jakie są oszczędności w spółkach i kiedy mają być obniżki?

Nie chcę już, bo mamy mało czasu, ale jeśli dzisiaj z Gdańska do Krakowa taniej jest przelecieć samolotem, i to w 1 godzinę 25 minut, a nie jechać Pendolino w 5 godzin dwa czy trzy razy drożej – nawet w pojedynkę z Wrocławia do Warszawy lepiej, taniej i szybciej przejechać samochodem niż pociągiem – to coś jest nie tak. Mogę panu pokazać, bo dzisiaj sprawdzałem. Ryanair w dwie strony, Gdańsk – Kraków i Kraków – Gdańsk, to 279 zł, w dwie strony, nie w jedną, w 1 godzinę 25 minut. Pendolino to 5 godzin i trzeba kupić dwa bilety, bo oczywiście do Warszawy, a później do Krakowa, za ok. 400 zł.

Przecież każdy z nas podróżuje pociągiem i rozmawia z ludźmi. Ja podróżuję Łódź – Warszawa – Łódź. To jest odcinek 130 km. Był remontowany przez 10 lat. Wpompowano tam prawie 2 mld zł. Mieliśmy obiecane, że po remoncie pasażerowie będą mogli jechać przez ok. godzinę, tak jak było przed wojną. Przed wojną pociąg jechał poniżej godziny.

W tej chwili jedzie 1,5 godziny i się spóźnia. Zapytałem Ministerstwo Infrastruktury, ile spóźnia się pociąg relacji Łódź – Warszawa – Łódź tylko w ostatnim kwartale. Wiecie państwo, jaką dostałem odpowiedź? 10 tys. minut. 10 tys. minut to jest tak, jakby przez siedem dni ten pociąg w ogóle nie jeździł. 10 tys. minut to są kpiny. Pociąg spóźnia się na tak krótkiej trasie.

Dodatkowo proponujecie państwo jeszcze rekordowe podwyżki, przychodzicie zadowoleni, atakujecie poprzedników. Naprawdę? Gdzie jest refleksja na tej sali? Jeśli mamy rozmawiać merytorycznie i skoro nawet premier Morawiecki to zauważył, dobrze byłoby, gdybyście powiedzieli: „Słuchajcie, dzisiaj nie jesteśmy gotowi. Przyjdziemy za dwa dni i przedstawimy propozycje i zmiany budżetowe".

Jeśli chodzi o tzw. telewizję publiczną, to nie ma problemu, żeby znaleźć 3 mld zł. Robicie to od razu: jest głosowanie, komisja, budżet i głosowanie na sali. Jeśli trzeba dać ludziom, żeby jeździli taniej, żeby w tych trudnych czasach zdławić inflację, o której mówi premier Morawiecki, to mówicie, że to UE, KE, wszyscy inni. We wszystkich europejskich krajach można obniżyć ceny biletów. U nas się nie da, bo rzekomo nie ma pieniędzy. Minister Patkowski przychodzi i mówi: „Skąd mam wziąć?". Pokazujemy panu. Naprawdę? Telewizja publiczna w roku wyborczym? PiS musi wydać 3 mld zł na swoją kampanię? A może dajcie to ludziom, niech podróżują taniej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń. Prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście, panie przewodniczący, jak zawsze zastosuję się do pana prośby. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, muszę powiedzieć, że jestem bardzo zawiedziony zakresem informacji, które rząd dzisiaj przedstawił, na temat, na który zebraliśmy się w gronie Komisji Infrastruktury. Miała to być informacja na temat cen biletów kolejowych i planowanych działań zmierzających do ich obniżenia. Nie padło z państwa strony ani jedno zdanie na ten podstawowy temat, który zaprząta głowę nie tylko nas, członków Komisji, i wszystkich parlamentarzystów, ale i wielu ludzi w Polsce, którzy koleją dojeżdżali do domu, do pracy, na uczelnię, czy korzystali z kultury.

Muszę powiedzieć, że w ostatnich miesiącach posiedzenia Komisji są mało merytoryczne i ze strony rządu słyszymy więcej różnego rodzaju propagandowych zaczepek, niż merytorycznych informacji, chociaż one były. To natomiast jest chyba pierwsze takie posiedzenie Komisji, gdzie ze strony przedstawicieli władzy nie padło nawet jedno zdanie na temat jakichkolwiek działań, które podjęlibyście państwo, żeby spróbować wycofać się choć jeden krok, pół kroku w tył, jeżeli chodzi o ceny biletów. Przychodzicie państwo do nas, tutaj, mając przecież w głowie słowa naszego premiera, który mówił, że tak być nie może. Kompletnie tego nie rozumiem.

Czy w jakikolwiek sposób przygotowywali się państwo do tego posiedzenia? Przecież w przestrzeni publicznej są różne pomysły, zgłaszane także przez opozycję, zgłaszane przez ekspertów, że wspomnę choćby bilet miesięczny za 150 zł, obejmujący kolej regionalną i transport miejski. To jest jakaś propozycja. Można nad nią dyskutować wte albo wewte, można się z nią nie zgadzać, można wytknąć błędy, ale słyszymy tylko katorżniczą, prostacką, przepraszam za wyrażenie, krytykę pomysłu nieodnoszącą się do meritum sprawy, czyli meritum, które jest przedmiotem obrad dzisiejszej Komisji.

Co zrobi rząd, żeby obniżyć koszty związane z podróżą? Przecież w dzisiejszych czasach mobilność to rzecz podstawowa, krytyczna, kluczowa zarówno z punktu widzenia gospodarczego, jak i z punktu widzenia edukacji. Dzisiaj życie naprawdę wymaga mobilności. Jest tak, że w ostatnich latach wielu naszych obywateli pomyślało sobie: „Super, przesiądę się do kolei, wrócę na kolej, zostawię samochód w domu". To był dobry trend, który wymaga podtrzymania, ale nie można tego robić, stosując metody rodem z lat 90., czyli uderzając po kieszeni tych, którzy chcą podróżować koleją. W dobie kryzysu nie można bezrefleksyjnie podnosić cen połączeń kolejowych, bo to wszystko się wywróci. Ten trend, który widzimy nie od 2016 czy 2017 r., ale co najmniej od 2015 r., wywróci się, jeżeli będą państwo postępować tak, jak postępujecie, czyli bezrefleksyjnie podnosząc

ceny biletów, nie bacząc na to, jakie jest otoczenie, na to, że mamy do czynienia z potężnym kryzysem.

Myślę, że dzisiaj dyskusja ta pokazuje również, że ten rząd nie zdaje sobie sprawy z tego, jak w pewien sposób bardzo ogranicza mobilność obywateli, która jest kluczowa. Niestety to postępowanie jest wpisywaniem się w trend likwidacji kolei w Polsce. Kiedy mówimy o elektryfikacji transportu, nie rozumiem tego, w jaki sposób można być obok takich trendów, nie tylko europejskich, ale i światowych, bo przecież uderzanie po kieszeni podróżujących koleją to jest wpisywanie się w antytrend, który dzisiaj próbują narzucać…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca. Dobrze?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam bardzo, rozumiem, że to boli, ale wysłuchajcie, a być może na kolejne posiedzenie Komisji przyjdziecie państwo z jakąś konkretną propozycją. Złe praktyki likwidacji połączeń kolejowych robione są pod hasłem „Nie ma zainteresowania". Jak może być zainteresowanie, skoro puszcza się dwa składy pociągów w tym samym kierunku obok siebie w odstępie 15 minut, tak jak było z Bielska-Białej w kierunku Warszawy. Jechały cztery pociągi, dwa rano: jeden o godz. 8:05, drugi o godz. 8:20 i dwa po południu: jeden o godz. 15:50, drugi o godz. 16:11. Po roku zlikwidowali państwo połączenia, bo okazało się, że nie ma chętnych. Jak mają być chętni, skoro puszczacie dwa połączenia obok siebie, a teraz jeszcze podnosicie ceny biletów? To jest powrót do kolei? To jest działanie w interesie państwa? To jest działanie w interesie obywateli?

Chcę przytoczyć kilka danych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, już naprawdę…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ostatnie dwie, trzy myśli, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tylko trzymajmy się tematu posiedzenia Komisji.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Trzymam się tematu: ceny połączeń kolejowych. Bielsko-Biała – Gdynia, tam i z powrotem, drugą klasą w okolicach 20 lutego to 268 zł. W tym samym czasie, gdyby ktoś chciał wybrać się na ferie, samolot do Wenecji w tę i z powrotem kosztuje 147 zł. Gdyby ktoś chciał odwiedzić Pragę, jest to 213 zł. Nawet podróż do Hiszpanii jest w zbliżonych cenach. Gdzie tu jest racjonalność? Nie mówię już o połączeniach w Polsce, bo za chwilę skończy się tak, że LOT podniesie ceny biletów, żeby przypadkiem nie były tańsze niż połączenia kolejowe. Taki będzie efekt tej Komisji. Szanowni państwo…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, naprawdę prosiłbym, żeby zmierzać do końca, żeby wszyscy mieli szansę zadać pytanie, a przede wszystkim, żeby rząd miał możliwość udzielenia odpowiedzi.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ostatnia rzecz i pytanie. Rzeczywiście jest tak, że najpóźniej od kwietnia u naszych zachodnich sąsiadów zostanie wprowadzony bilet miesięczny na komunikację publiczną i pociągi regionalne za 49 euro. Zostanie to wprowadzone w ramach pilotażu na dwa lata. W Polsce mogłoby to być ok. 150 zł. Takie rozwiązanie proponuje Polska2050. Chciałbym wiedzieć i usłyszeć odpowiedź ze strony przedstawicieli rządu, czy taki pomysł był w ogóle rozważany, czy dyskutowali państwo na temat możliwości wprowadzenia takiego właśnie biletu, obejmującego co najmniej miejski transport publiczny i kolej regionalną, która de facto jest najbliżej ludzi. Jeżeli nie, to dlaczego nie zaprezentowali tutaj państwo żadnych pomysłów na to, żeby obniżyć ceny biletów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję, panie pośle. Nie ukrywam, nadwyrężył pan zaufanie i powtarzał pan słowa po pośle Nitrasie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo przepraszam, że powtarzałem po pośle Nitrasie. Poprawię się następnym razem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym, aby wątków nie powtarzać, bo wszyscy nie wyjdziemy stąd zadowoleni, bo nie każdy będzie miał możliwości zadania pytania. Ze względu na szacunek do innych kolegów, którzy również zgłosili się do głosu, prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi. Pan poseł Szczepański.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Przyjmuję tę uwagę, panie przewodniczący, natomiast…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Teraz głos ma pan poseł Szczepański, panie pośle.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam kilka pytań. Z pana wypowiedzi oczywiście nie dowiedzieliśmy się niczego na temat podwyżki cen biletów z wyjątkiem tego, że jest temu winna wojna na Ukrainie. Jednocześnie przez chwilę zaatakował pan Lewicę, mówiąc, że za naszych czasów w ciągu czterech lat zlikwidowano 2400 km linii, ale zapomniał pan daty 3 kwietnia 2000 r., kiedy za pana protoplastów zlikwidowano 1028 km linii. Tyle ich zawieszono jednego dnia.

Przejdę do pytań, bo o to prosi pan przewodniczący. Otóż powiedział pan o podwyżkach cen biletów w spółkach będących dzisiaj w gestii sejmików. Oczywiście żadna z tych spółek nie jest konkurencją dla PKP Intercity. Być może mogła być kiedyś, powiedzmy, gdyby przewozom regionalnym w 2008 r. nie odebrano tanich linii kolejowych, czyli przewozów międzywojewódzkich, a pozostawiono tylko w układzie wojewódzkim. Jeżdżą więc tylko na krótkich liniach.

Bardzo bym prosił: Czy mógłby nam pan powiedzieć, jaka jest średnia cena biletu w przewozach regionalnych, w Kolejach Wielkopolskich? Jaka jest średnia cena biletu w PKP Intercity? Jaka jest złotówkowa podwyżka? W jednym przypadku to może będzie 2, 3 zł, a w drugim 30 i 40 zł. Operowanie średnimi procentami nic nie daje. Bardzo bym prosił, żeby podał pan w kwotach złotówkowych, o ile wzrósł bilet, załóżmy, z Warszawy do Poznania, a ile bilet na przewozach regionalnych na określonym odcinku.

Moje kolejne pytanie jest takie. Dzisiaj rząd zapowiedział, iż rozważa przekazanie państwu nawet 300 mln zł pod warunkiem, że podejmiecie państwo decyzję o zmniejszeniu swoich kosztów. Oczywiście może będzie to wymagało kolejnych notyfikacji. Mam następujące pytanie: Czy mógłby nam pan powiedzieć – a jeżeli w tej chwili nie jest pan w stanie, to dać odpowiedź na piśmie – jakie są składniki cenowe wynagrodzeń, energii, dostępu do kolei w jednym pociągokilometrze? Ile w cenie biletu jest dzisiaj obciążenia przez Polskie Linie Kolejowe za dostęp do linii kolejowych?

Moje kolejne, ostatnie, pytanie jest takie. Jednym z głównych kosztowych elementów jest dzisiaj PKP jako spółka matka, czapka mająca kilka tysięcy ludzi. Przypomnę sławetny 2008 r., kiedy większość spółek PKP poniosła stratę, a PKP zwróciło się wtedy z błagalną prośbą – bo miało zapłacić 15% podatku, 130 mln zł – o to, żeby ten podatek został umorzony kosztem obciążania innych spółek. W związku z tym mam pytanie. Czym dzisiaj zajmuje się PKP jako spółka matka i jakie są koszty obciążeń pozostałych spółek przez PKP jako podmiot główny? Ile kosztowałoby obniżenie biletu, gdyby jednego dnia nastąpiła likwidacja spółki PKP SA? Nie mówię o innych spółkach, tylko o spółce PKP SA jako tej spółce, która ma dworce, koleje, nieruchomości i z tego właściwie żyje. Przepraszam, PKP to jest po prostu kolejny podmiot, ale ile wtedy kosztowałaby obniżka biletu, tylko obciążając swoim funkcjonowaniem pozostałe spółki?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, wszyscy, tak jak się tu zebraliśmy, tak jak Polki i Polacy jesteśmy bardzo zainteresowani tym, co rząd ma do zaoferowania w związku z historycznymi podwyżkami o 20% biletów PKP Intercity, tymczasem nie usłyszeliśmy żadnej konkretnej propozycji. Zamiast odnieść się do wielu pomysłów, które w ostatnim czasie padały w przestrzeni publicznej, w mediach, w naszych interpelacjach, w informacji bieżącej w zeszłym tygodniu itd., nie macie państwo niczego do zaoferowania, niczego do powiedzenia. Są to po prostu same dyrdymały, bzdury i historia, którą moim zdaniem się ośmieszacie.

Jeśli w tym momencie pan minister przypomina błędy poprzednich rządów, mówi o tym, jak kolej była likwidowana, to chciałbym spytać, dlaczego powtarzacie państwo te błędy i sami chcecie dzisiaj likwidować linie kolejowe, jak linię nr 363 z Rokietnicy do Międzychodu, ok. 100 km linii kolejowej. Ten temat pojawił się oczywiście w mediach, ja również zabierałem głos w tej sprawie. Obecny na sali pan prezes Gontarz na pewno powie, że ta decyzja likwidacyjna pochodzi sprzed lat.

Głos z sali:

2014 r.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

2014 r. Dziękuję. Chciałbym jednak również przypomnieć panu prezesowi i panu ministrowi, że to państwo dzisiaj rządzicie, a nie jakaś partia opozycyjna z przeszłości, i to państwo i minister infrastruktury możecie tę decyzję podtrzymać lub ją zablokować i nie doprowadzić do likwidacji kolei. Jeśli zatem się z tego nie wycofacie, to wasze gadanie o likwidacji kolei i krytyka poprzednich rządów będzie po prostu hipokryzją. Proszę zatem o deklarację, że nie zlikwidujecie tej linii, tak jak apeluje o to marszałek województwa wielkopolskiego i samorządowcy.

Przechodzę z historii do konkretów i pytań. Szanowni państwo, Polki i Polacy płacą za kolej coraz więcej, ale pociągi jeżdżą coraz dłużej. Pociąg PKP Intercity jeżdżący na linii Poznań – Szczecin w 2015 r. jeździł 2 godziny 19 minut. W tym momencie jeździ 3 godziny 31 minut, ponad godzinę dłużej. To jest po prostu skandal. To pokazuje, że nie potraficie zarządzać koleją, nie potraficie zarządzać transportem publicznym i – wbrew swoim wielkim słowom o przywracaniu kolei, o likwidowaniu wykluczenia komunikacyjnego – pokazujecie, że za waszymi słowami nie ma żadnych działań.

Chciałbym zatem dopytać o działania. Chciałbym dopytać, co zrobicie, żeby realnie zmniejszyć podwyżki biletów, żeby zablokować je, żeby się z nich wycofać. Jak odniesiecie się do pomysłów takich jak obniżenie VAT-u na przejazdy kolejowe do 0%? Jak odniesiecie się do pomysłu obniżenia dostępu do infrastruktury kolejowej do symbolicznej złotówki? Jak odniesiecie się do pomysłu obniżenia cen energii dla kolei do minimalnych stawek? Przed chwilą pan minister Patkowski mówił, że wszyscy są tu winni, a pan minister Kanthak mówił, że wszyscy, UE, wojna itd., są źli i winni, tylko nie polski rząd, tylko nie rząd Mateusza Morawieckiego, i że tak naprawdę przeznaczacie państwo – jak powiedział minister Patkowski – rekordowe środki. Jak rekordowe są środki, które przeznaczacie, skoro ceny biletów rosną i widzimy, że wasze działania doprowadzają do kryzysu i załamania w tym sektorze?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, prosiłbym zmierzać do końca, bo o godz. 16:00 wchodzi kolejna komisja i naprawdę chciałbym dać szansę wszystkim posłom i stronie rządowej do ustosunkowania się.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Jeśli Komisja Europejska blokuje państwa działania, to proszę o konkretną informację, w którym punkcie i na podstawie jakiej dyrektywy. Zamiast odwracać kota ogonem, chciałbym przypomnieć, że to wy od dwóch lat blokujecie KPO. Polki i Polacy cały czas czekają na 6,6 mld na tabor kolejowy, czyli na środki, które mogłyby pozwolić na zakup

175 składów pociągów. Przestańcie zatem odwracać kota ogonem, przestańcie ściemniać, zacznijcie działać. Proszę odpowiedzieć na pytania, a przede wszystkim wycofajcie się z tych haniebnych podwyżek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Naprawdę prosiłbym o większą zwięzłość wypowiedzi, aby później strona rządowa miała szansę udzielić odpowiedzi na zadane pytania. Pani poseł Matysiak, proszę bardzo.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panowie ministrowie, pan minister Patkowski ładnie mówił o tym, żeby stanąć w prawdzie. Może faktycznie odwołajmy się do konkretnych danych i wyjaśnicie nam państwo, skąd wzięła się ta podwyżka.

Jeżeli popatrzymy na wydatki z budżetu państwa zaplanowane na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, okaże się, że dotacja na ten rok naprawdę bardzo, bardzo wzrosła. W 2022 r. była to kwota ponad 1 mld zł, w tym roku mamy 1830 mln zł, dorzucono dodatkowe 570 mln zł, o czym minister Adamczyk mówił na poprzednim posiedzeniu Sejmu. To była pomoc rządowa związana z podwyżką cen energii.

Proszę państwa, liczba pociągów pozostała bez zmian. Oferta jest taka sama, jak była. Bilety są droższe. Do czego dorzucamy my jako podatnicy i gdzie są te pieniądze? Na co te pieniądze poszły? Teraz mówicie państwo, przynajmniej tyle można przeczytać w doniesieniach medialnych, że za chwilę dorzucicie kolejne pieniądze. To nie jest rozwiązanie. Systemowym rozwiązaniem jest to, o którym mówię od wielu miesięcy: zerowy VAT na bilety, bo z tego skorzystają wszyscy pasażerowie komunikacji kolejowej, nie tylko Intercity. To jest pierwsza rzecz.

Chciałabym dowiedzieć się od pana ministra Patkowskiego, jak wygląda proces dotyczący rozpoczęcia takiej procedury. Czy przez ostatni rok w ogóle staraliście się o wprowadzenie takiego rozwiązania, które przecież w myśl unijnych przepisów jest w naszym kraju możliwe? Finlandia zrobiła to z początkiem tego roku. Proszę mi wytłumaczyć, dlaczego nie możemy zrobić tego u nas, w Polsce. Poproszę o konkrety. To jest jedna kwestia.

Myślę, że można byłoby tu postawić taką tezę. Oczywiście liczba pasażerów rośnie. Gratulacje, świetnie. Jako Polacy chcemy jeździć koleją, chcemy mieć taką możliwość, chcemy, żeby było nas na to stać. Te podwyżki są naprawdę bardzo znaczne i drenują kieszenie naszych obywateli, natomiast, proszę państwa, postawiłabym taką tezę, że jako zarząd spółki Intercity podnieśliście ceny, bo doskonale zdajecie sobie sprawę z tego, że za moment nie będziecie w stanie odpowiedzieć na ten popyt, na chęć podróżowania, że nie będziecie w stanie przewieźć Polaków na święta, że nie będziecie w stanie przewieźć ich tam, gdzie potrzebują w okresie wakacyjnym, że macie za mało taboru, macie za mało maszynistów i nic w tym zakresie nie robicie. Chciałabym tutaj usłyszeć konkretną odpowiedź, co w tym zakresie robicie i dlaczego ta kwota jest duża.

Mam jeszcze jedno pytanie. Podczas udzielania odpowiedzi w trakcie informacji bieżącej pan minister Adamczyk mówił o tym, że gdyby nie pomoc rządowa, te wspominane przeze mnie dodatkowe 570 mln zł, to podwyżka wynosiłaby 53%. Chciałabym, żeby zarząd spółki i ministerstw, które odpowiadają za nadzór, wytłumaczyły w takim razie, dlaczego z publicznych pieniędzy dotujecie państwo komercyjne pociągi. Podwyżki w pociągach kategoriach ekspres i premium, pociągi komercyjne, które przewoźnik uruchamia na własne ryzyko, to jest rząd 18%. Pan minister mówił, że byłoby 53%. To, przepraszam, chcecie powiedzieć, że zwykły Polak, który jeździ TLK albo Intercity, dorzuca się do osób, które wsiadają w najdroższe i najszybsze pociągi? Jak to jest? Za co my płacimy? Na co konkretnie poszły te pieniądze?

Jest jeszcze jedna rzecz. Wracam. Bardzo proszę ministra Patkowskiego o wytłumaczenie sytuacji z zerowym VAT-em na bilety w pasażerskich przejazdach kolejowych. W Finlandii to się udało. Może uda się wprowadzić takie rozwiązanie chociaż na kilka miesięcy, na najbliższe miesiące u nas, w kraju. Co zrobiliście w tym zakresie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuje. Pani poseł Gill-Piątek. Również proszę o zwięzłość wypowiedzi.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Skrócę cierpienia pana przewodniczącego i pani posłanki Paluch i rzeczywiście postaram się swoją wypowiedź uczynić zwięzłą. Chciałam tylko powiedzieć, że razem z nami na sali siedzą młodzi ludzie, którzy wczoraj poszli i protestowali przeciwko podwyżkom cen biletów na Dworcu Centralnym. Z tego dworca ich usunięto. Dlaczego? Dlatego że PKP to jest państwo w państwie, które kompletnie nie rozumie społecznych potrzeb. Są tego liczne przykłady. To nie tylko te podwyżki. Panowie jeżdżący – przepraszam bardzo – limuzynami zupełnie nie wiedzą, jaka jest rzeczywistość ludzi, którzy muszą dojeżdżać pociągiem do pracy, i to codziennie, np. właśnie na trasie Łódź – Warszawa. Ja na tej trasie jeżdżę bardzo często. Wsiedlibyście państwo w te pociągi i posłuchali, co ludzie o was mówią, byłoby naprawdę zupełnie inaczej.

Dam przykład tego, że jesteście kompletnie głusi na społeczne potrzeby. Jak zaczęła się fala uchodźców z Ukrainy, jedną toaletę na dworcu zachodnim trzeba było otwierać za pomocą dwóch wiceministrów i jednego wojewody, bo taki jest odsłuch PKP na potrzeby społeczeństwa.

Jeżeli jesteśmy przy polityce historycznej, chcę jeszcze zaznaczyć fakt, że od 1990 r. zbudowaliśmy w Polsce 50 km nowych linii kolejowych. Jest to kropla w porównaniu do 12 tys. km dróg, które powstały w Polsce w tym czasie. Proszę zobaczyć tę proporcję. Proszę też zobaczyć, jak PiS, który deklaruje likwidację wykluczenia transportowego… Jakie to jest wielkie kłamstwo, jeżeli pieniądze kierowane na Kolej Plus… Teraz jest obiecane 11 mld zł. Świetnie, tylko na ile podpisane są kontrakty? Jeżeli na Kolej Plus kierowany jest ułamek tego, co na wasze faraońskie projekty związane z komponentem kolejowym CPK, to jest niewiarygodna ilość pieniędzy, która pójdzie w budowanie szybkich kolei, na które – pytałam pana ministra Horałę, ile będzie kosztował bilet – pan minister Horała po roku raczył mi odpowiedzieć, że będzie kosztował mniej więcej tyle, co na Pendolino. Jak mam ja albo ktoś, kto codziennie dojeżdża do pracy, z Łodzi do Warszawy jeździć za 100 zł, to, przepraszam bardzo, na co wydajemy w Polsce te pieniądze? Na pewno nie na kolej, która likwiduje wykluczenie komunikacyjne i jest dostępna dla każdego.

Teraz jeszcze bijecie ludzi podwyżkami, bijecie w studentów, bijecie w pracowników, bijecie w młodzież, która nie może dojeżdżać do szkoły. Likwidujecie ich szanse edukacyjne, likwidujecie mobilność zawodową Polaków. Co wy w ogóle robicie? Do tego jeszcze siedzicie tutaj zadowoleni. Tzn. dziękuję, że w ogóle państwo przyszli, bo ci, którzy powinni słuchać tego, co mówimy na tej sali, w ogóle się tutaj nie pofatygowali. Siedzicie tutaj państwo i jesteście żywym przykładem bałaganu, który panuje w tej strukturze. Pracując w tej Komisji, nigdy nie wiem, do kogo skierować interpelację: czy do Ministerstwa Aktywów Państwowych, czy do Ministerstwa Infrastruktury, bo taki jest bałagan organizacyjny w polskich kolejach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Szanowni państwo, te wypowiedzi świadczą głównie o rozchwianiu emocjonalnym i o zmęczeniu faktem przebywania siedem lat w opozycji, bo od meritum jest daleko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowna pani poseł, takie sformułowania są niewłaściwe, a jeśli już, to na Komisji Zdrowia, a nie Komisji Infrastruktury.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, nie reagował pan, kiedy pana koledzy partyjni i z klubów opozycyjnych naśmiewali się, atakowali wydumanymi, z mediów wziętymi faktami, zupełnie bez merytoryki, bez uzasadnienia, w oderwaniu od realiów. Nie reagował pan, więc proszę teraz dać mi skończyć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Również reagowałem. Proszę kontynuować.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie reagował pan, bo, jakby to powiedzieć, zawsze, przez długie lata Komisja potrafiła być merytoryczna. Kiedy byliśmy w opozycji, nie urządzaliśmy takich scen.

Proszę państwa, wracając do rzeczy, wszystkie te wypowiedzi świadczą o tym, że jesteście jak ten nabolały, nostalgiczny, przeziębiony, apolityczny inteligent, który widzi dom, drzewo, a nie widzi całości problemu. Nie widzicie wojny, która jest 300 km stąd. Nie widzicie tego, że Rosja czy władze Rosji przez cały rok poprzedzający agresję na Ukrainę nakręcały ceny surowców energetycznych. Nie widzicie, że cena energii drastycznie wzrosła, nie tylko u nas, ale w wielu miejscach. Zachowujecie się więc tak, jakby brakowało wam inteligencji i umiejętności kojarzenia skutku z przyczyną.

Proszę państwa chciałabym jednak wrócić do przyczyn i zapytać. Oczywiście jest to trudne do policzenia, ale chciałabym zapytać raczej posłów opozycji. Czy już zapomnieliście o widoku z lutego i z marca 2022 r.? Pan Nitras może tego nie pamiętać, bo on lata samolotem, jak słusznie zauważył mój kolega, ale ja jeżdżę pociągiem relacji Kraków – Warszawa za każdym razem, co drugi tydzień albo częściej, i pamiętam Dworzec Centralny w Warszawie z tłumami uchodźców z Ukrainy. Było ich 2,5 mln. Kolej pracowała 24 godziny na dobę, czy znalazło się na dworcu o godz. 7:00, czy znalazło się na dworcu o godz. 22:00.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pani poseł Gill-Piątek, zechce się pani uspokoić? Spokojnie pani słuchałam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Gill-Piątek, miała pani możliwość wypowiedzi i nikt pani nie przerywał.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Krótko mówiąc, dane świadczą o tym, że to było 2,5 mln ukraińskich uchodźców, których za darmo w imieniu polskiego państwa przewiozły Polskie Koleje Państwowe. Wszyscy państwo z opozycji doceniacie wysiłek Polaków, którzy z potrzeby, z porywu serca pomagali naszym sąsiadom ze Wschodu, pozbawionym domu i schronienia, i doceniacie ten wysiłek. Raz stańcie w prawdzie i doceńcie wysiłek spółek kolejowych, które wykonały olbrzymią pracę, przewożąc uchodźców w Ukrainy. Na to też była potrzebna energia, na to potrzebny był dostęp do torów, na to potrzebne były wagony, na to potrzebna była ich obsługa. Może zadajcie sobie pytanie, ile te rzeczy kosztowały, nie po to, żeby wymawiać Ukraińcom, bo każdy uczciwy człowiek powinien im w tej chwili pomagać, ale żeby podsumować wysiłek polskiego państwa, który wiązał się chociażby z tą właśnie akcją.

Krótko mówiąc, proszę państwa, jeżeli słyszymy o czasie przejazdów, to – posłem jestem 17 lat z okładem – moja najdłuższa podróż z Krakowa do Warszawy wynosiła prawie 7 godzin. Było to w 2014 r. Jak już tak sięgacie i zygacie do kolei z uporem godnym lepszej sprawy, to sięgnijcie do grudnia 2014 r., kiedy na skutek awarii… Nie pamiętam. Pan przewodniczący jeszcze wtedy nie był ministrem, a pani Wasiak już nie była. Nie mogę sobie przypomnieć, kto wtedy był ministrem infrastruktury, kiedy była awaria na tydzień i w grudniu 2014 r. żaden Polak nie mógł kupić sobie biletu, bo był tydzień awarii. Minister Nowak, dziękuję za podpowiedź. To wiele tłumaczy, może nie wszystko, ale wiele.

Krótko mówiąc, proszę państwa, jeżeli staracie się wszelkimi metodami kreować taką nadrzeczywistość i nie dostrzegacie realiów, to zejdźcie nareszcie na ziemię, bo chciałabym, żeby wróciły czasy spokojnych, merytorycznych dyskusji, a nie gościnne występy różnych posłów, którzy nie wiedzą podstawowych rzeczy dotyczących pomocy publicznej, stawek podatków. Panowie euroentuzjaści i pani poseł, zapoznajcie się z unijnym prawem, wtedy będzie nam się lepiej dyskutowało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, przede wszystkim też proszę stronę rządową, by w bardzo konkretny sposób odniosła się do tych kilkunastu, jeśli nie kilkudziesięciu, nieprawdziwych, absurdalnych czy komediowych stwierdzeń, które padły w trakcie posiedzenia. Właściwie całe moje wystąpienie musiałoby być formą prostowania nieprawdziwych informacji.

Tutaj są różne elementy regulacyjne, bo jesteśmy w sferze gospodarki regulowanej, a transport kolejowy jest jego częścią. Jeśli strona rządowa wskazuje, iż głównym źródłem kosztowym zmian cen biletów, który dotyczy PKP Intercity i przewoźników regionalnych, jest fakt podwyżki cen energii, którą funduje PKP Energetyka, która, przypomnę, została sprzedana przez rząd Platformy Obywatelskiej w 2014 r. jako naturalny monopol, to warto ten wątek rozwinąć, to, skąd te koszty się wzięły. Prosiłbym również stronę rządową, żeby ten aspekt został zreferowany w bardziej szczegółowy sposób również od strony regulacyjnej. Brak przedstawiciela prywatnej spółki PKP Energetyka na dzisiejszym posiedzeniu jest najbardziej jaskrawym przykładem tego, bez kogo prowadzona jest ta debata. Można by tu dodać kilka konkretów.

Uwaga druga. Przed jakimś czasem niektórzy z państwa formułowali górnolotne stwierdzenia o ekspertach, którzy są potrzebni, jeśli chodzi o zarządzanie sektorem kolejowym. Jako poseł śląski przypomnę państwu – nie wiem, czy jest pan poseł Nitras – największy kryzys transportowy od 1945 r. W 2012 r., kiedy zdewastowali państwo cały rynek kolejowy w pięciomilionowym województwie, kiedy sprzedawali państwo bilety na nieistniejące pociągi, kiedy w pięciomilionowym województwie śląskim zostało siedem kas PKP Intercity, gdzie klient mógł kupić bilet…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, prosiłbym nie krzyczeć. Mikrofony działają dobrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To jest odpowiedź na gigantyczne kłamstwa i nieprawdy, które padły przed chwilą. Siedem kas Intercity zostało w pięciomilionowym województwie i zdewastowany był system sprzedaży biletów. Klient nie mógł tego kupić w kasach Kolei Śląskich, nie wspominając o tym, że jak wprowadzili państwo nowy rozkład jazdy i przejęli obowiązki w tym regionie, dyspozytor z centrum sterowania ruchem uciekł i wasz marszałek z PO musiał sterować ruchem kolejowym chyba przez półtora dnia. To są fakty, które odnoszą się do tzw. elementu eksperckiego, którym państwo dysponujecie.

Kwestia jest następująca. Przypomnę, że kwestionują państwo efekt przewozowy spółki PKP Intercity, który jest rekordowy, bo z tej oferty skorzystało prawie 60 mln pasażerów. To jest rekordowy rok. 10 lat wcześniej jest to 28 mln pasażerów. Zestawienie tych dwóch cyfr mówi samo za siebie i się komentuje.

Czwarta kwestia. To również warto prostować przede wszystkim dla celów opinii publicznej, naszych klientów, pasażerów, którzy korzystają z różnych ofert przewoźników. Podnoszona tutaj informacja o cenie biletu, o 49 euro w Niemczech, nie dotyczy przewozów dalekobieżnych. Dotyczy ona komunikacji miejskiej oraz pociągów regionalnych. Epatujecie państwo nieprawdziwą informacją, nakładając tę informację na ofertę PKP Intercity wykonywaną w szczególności przez projekt Pendolino, który jest projektem komercyjnym, bo nie jest objęty dotacją usługi publicznej. Kupili państwo ten tabor w postępowaniu przetargowym za 2 mld zł. W cenach z 2013 r. jest tam umowa serwisowa na prawie 800 mln zł. Ten projekt, co chcę podkreślić, jest spłacany do 2032 r., tak że to jest również koszt, który ponosi spółka PKP Intercity po to, żeby realizować również tę część przewozów. 91% oferty dalekobieżnej w Polsce jest ofertą realizowaną przez Intercity, ten segment niższy, IC, plus oferty tanich linii kolejowych.

Raz jeszcze chcę zwrócić uwagę…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, prosiłbym, żebyśmy…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ględzenia nie na temat słuchaliśmy 10 minut.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chcę powiedzieć ostatnie zdanie. Mówię merytorycznie, nikogo tutaj nie atakuję, tylko stwierdzam pewne fakty. Chcę zwrócić uwagę na to, iż cena energii elektrycznej dotyczy całego sektora rynku przewozów kolejowych i przewoźników samorządowych, gdzie marszałkowie są z różnych opcji. Dotyczy oferty PKP Intercity. Nikt z państwa nie zająknął się, że już w ubiegłym roku, właśnie w wyniku wojny i gwałtownych ruchów cen energii na rynku, które wymusiły również zmiany cen biletów, wszystkie spółki samorządowe podnosiły ceny już w miesiącach letnich. Dotyczyło to SKM Trójmiasto, 15% było w sierpniu ubiegłego roku. Koleje Dolnośląskie to 15%, również latem ubiegłego roku. Koleje Śląskie w maju 2022 r. to też 15%. Łódzka Kolej Aglomeracyjna w czerwcu 2022 r. to 5% plus 18% w styczniu 2023 r. Polregio to 15% w sierpniu 2022 r. plus 3% w grudniu 2022 r. itd., itd.

Reasumując, moja rekomendacja do strony publicznej jest taka, żeby przede wszystkim rozwinęli państwo wątek źródeł podwyżki cen energii wynikającej z cen, które zostały ukształtowane przez dostawcę, który jest monopolistą, jakim jest PKP Energetyka. A propos ataków na stronę kolejową PKP Intercity chciałbym wskazać, że spółka, nie tylko w mojej osobistej ocenie, jest zarządzana dobrze. Świadczą o tym efekty. Tabor modernizowany jest w proporcjach, które są nieporównywalne z tym, co działo się jeszcze kilka lat temu. To jest również nadrabianie zaniedbań w serwisie oraz w modernizacjach taboru kolejowego. To służy ludziom. Myślę, że ważną propozycją byłoby również zebranie się za jakiś czas i zanalizowanie od strony regulacyjnej tego, co można poprawić w ofercie przewozowej tego przewoźnika i w ofercie przewozowej innych przewoźników samorządowych.

Na koniec ostatnie zdanie; 1,75 mln klientów skorzystało z PKP Intercity i z ulgi ustawowej w 2022 r. To są setki tysięcy czy ponad milion biletów sprzedanych choćby dla dużych rodzin, które korzystają z ulg ustawowych itd., itd.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Naprawdę, temat dzisiejszego posiedzenia Komisji to informacja na temat cen biletów kolejowych i planowanych działań zmierzających do ich obniżenia. Jesteśmy tu po to, żeby uzyskać na to odpowiedź. Dlatego prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, ponieważ chciałbym, żeby wszyscy, którzy są na sali i się zapisali, zabrali głos. Są jeszcze cztery osoby, na tym zamykam listę i chciałbym oddać głos stronie rządowej, aby mogła odpowiedzieć na zadane pytania. Jeśli każdy będzie teraz mówił 15 minut, to nie uzyskamy odpowiedzi.

Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Cieszę się, że tak się akurat złożyło, że mogę zabrać głos po panu przewodniczącym Polaczku, bo szybko miałem możliwość porównania. Zabierał głos fachowiec od kolei, który zasłynął głównie tym, że jeździ hulajnogą slalomem, a teraz wybitnie zna się na kolei.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, prosiłbym bez prywatnych, nie na najwyższym poziomie, wycieczek.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przecież nie powiedziałem, o kim mówię. Chciałem przywołać jeszcze kilka, natomiast myślę, że nawet będąc bardzo, bardzo, bardzo krytycznym wobec rządu Prawa i Sprawiedliwości, dała się zauważyć jakościowa różnica, to, że mój przedmówca nie tylko zna się na transporcie, ale także jest pasażerem kolei i wie o czym mówi.

Jeżeli tutaj padają głosy… To jest chyba ten ludzki wymiar. Tego posiedzenia Komisji odsłucha jednak iluś kolejarzy. Ludzie dokonali heroicznego wyczynu po tym, jak do Polski dopłynęły tysiące, jeśli nie miliony, mam z dziećmi. W dużej mierze oni przewieźli te mamy z dziećmi, a nasłuchali się tutaj takich dyrdymałów, takich głupot, takich niesprawiedliwości, że jest to kompletnie nieprawdopodobne.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Gill-Piątek, prosiłbym, naprawdę nie przerywajmy sobie wzajemnie. Nie słychać, co pani mówi, poza krzykiem.

Poseł Piotr Król (PiS):

W dużej mierze obrażaliście państwo kolejarzy.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, niech pan reaguje. Nikt tu nie obrażał. Ja mówiłem o biletach, mówiłem o spóźnieniach. Naprawdę niech pan przejdzie do rzeczy.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

To jest obrażanie pracowników kolei?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, każdy z nas ma obecnie wyłączony mikrofon. Słychać tylko mnie. Prosiłbym, aby sobie wzajemnie nie przerywać, niezależnie od mądrości wypowiedzi. Proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Grzecznie słuchałem wielu wypowiedzi, łącznie z prywatnymi przytykami personalnymi pod adresem pracowników PKP, a teraz okazuje się, że jak ktoś staje w obronie pracowników PKP, to natychmiast jest próba odebrania mu głosu, atakowania go itd., itd. Wysłuchaliśmy państwa dzikich ataków, w ogóle nie opartych na faktach, więc stojąc w obronie tych ludzi uważam, że zwykła ludzka, elementarna przyzwoitość wymaga, żeby ich obronić.

Jakie są fakty? Fakty są takie. To pasażerowie decydują o tym, jaki rodzaj, jaką gałąź transportu wybierają. Padają tutaj dane kompletnie oderwane od rzeczywistości, że PKP się zwija itd. W 2014 r. było 25 mln pasażerów PKP Intercity. W 2022 r. jest blisko 60 mln pasażerów. Z 25 mln do 60 mln. Na Boga, jak złą trzeba mieć wolę, żeby uznać, że 25 mln to więcej od 60 mln? Jak można przyjść i publicznie zrobić coś takiego? Jak można coś takiego zrobić? Z drugiej strony Jerzy Polaczek, ja i wiele osób na sali rzeczywiście jeździ pociągami i zawodowo zajmowało się transportem przez wiele lat. Trzeba być albo ślepym, albo kompletnie pozbawionym wyobraźni, żeby nie zobaczyć jakościowej zmiany, która nastąpiła na kolei, jeżeli chodzi o inwestycje w tabor.

Bardzo uprzejmie dziękuję tym, którzy głównie latają samolotami, a teraz zainteresowali się PKP. Mogę panu o tym opowiedzieć, bo jeżdżę pociągami, jaka jakościowa zmiana nastąpiła chociażby w IC, jeżeli chodzi o inwestycje w tabor, bo to jest to, co pasażera przyciąga, albo terminowość, ale z pewnością jest to jakość, to, czy może zająć miejsce w przedziale, czystość etc., etc. To zakup 926 nowych wagonów, modernizacja 1489. To inwestycje w lokomotywy elektryczne: zakup 162, modernizacja 87. Jeżeli chodzi o elektryczne zespoły trakcyjne, jest to zakup 35, modernizacja 54. To zakup 55 hybrydowych zespołów trakcyjnych. To inwestycje w składy piętrowe typu *push-pull* itd., itd.

Najbardziej zadziwiająca jest natomiast próba przeprowadzenia tezy, że większość Polaków do roboty dojeżdża IC. To już jest jakiś kompletny odjazd. Nie, większość Polaków, jeżeli korzysta z transportu kolejowego, to jeździ przewozami regionalnymi. To jest rzeczywiście boleść, bo jak ktoś jedzie do roboty i nagle mówią mu, że jest taka, taka albo taka podwyżka za bilet, to jest to kwota…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, proszę zmierzać do końca.

Poseł Piotr Król (PiS):

Owszem, zmierzam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zaraz następna komisja. Jest jeszcze kilka osób, które chcą zadać pytanie, a wszyscy chcemy usłyszeć stanowisko rządu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, nie ograniczał pan wcześniejszych, bardzo długich, wystąpień, w których było niewiele faktów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jak to nie?

Poseł Piotr Król (PiS):

Staram się podać fakty. Jak to się dzieje, że jedna ze spółek regionalnych, czyli Koleje Wielkopolskie, tylko w 2020 r. dokonuje dwukrotnej podwyżki? Akurat pan z Wielkopolski, który był tutaj bardzo zainteresowany transportem kolejowym, już uciekł, a chciałem go zapytać, czy napisał chociaż jedną interpelację do swojego marszałka, jak Koleje Wielkopolskie dwukrotnie podniosły cenę.

Ostatnia rzecz. Niektórzy tutaj chyba tego nie wiedzą. Jakie jest główne paliwo IC? Pytam już kompletnie na poziomie moich studentów pierwszego roku. Jakie jest główne paliwo IC? Prąd. Czy prawdą jest, panie ministrze, że od 2019 r. do 2020 r. wydatki IC na prąd wzrosły trzykrotnie? Jeżeli ktoś ma chociaż elementarną uczciwość, to powinno to zakończyć rozmowę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk. Naprawdę prosiłbym o zwięzłość, bo została jeszcze pani poseł Sibińska, pan prezes Furgalski i rząd. Prosiłbym więc o dwie, trzy minuty.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Spotkaliśmy się, by porozmawiać o tym, jaki pomysł ma rząd, gdy chodzi o obniżenie cen biletów. Mało tego, posiedzenie było wyznaczone kilka dni temu. Mieliśmy ponad tydzień na przygotowanie informacji przez przedstawicieli rządu w tej właśnie kwestii.

Dodam, że w południe szef rządu miał konferencję prasową, podczas której powiedział: „Na pewno nie pozostaną na poziomie, na którym są dzisiaj. W najbliższych dniach będę rozmawiał z kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury". Co MI powie premierowi? Dziś nie dowiedzieliśmy się od przedstawicieli ministerstwa w tej sprawie praktycznie niczego, a problem jest. Dlaczego? Bo podwyżki sięgające prawie 20% to podwyżki czyniące transport kolejowy niedostępnym dla wielu polskich rodzin, dla wielu polskich obywateli.

Pojawia się pytanie, dlaczego te podwyżki nastąpiły właśnie teraz. Tu dedykuję tę kwestię zarówno panu przewodniczącemu Polaczkowi, jak i panu przewodniczącemu Królowi. Mamy zapowiedź: „Od siedmiu lat repolonizujemy kluczowe spółki, wzmacniamy polską gospodarkę. Dzisiaj jesteśmy świadkami kluczowej transakcji. Grupa PGE nabyła PKP Energetyka. Duży sukces", napisał w środę na Twitterze pan premier Sasin. Co to oznacza? To oznacza, że spółka, która tak naprawdę zaopatruje w energię wszystkie spółki operujące na polskich torach, musi zgromadzić kwotę niezbędną na sfinansowanie tej transakcji. Ile wynosi cena transakcyjna? Mamy odpowiedź. Na transakcję składa się zapłata 1,9 mld zł w gotówce i przejęcie 4 mld zł długu, więc płacimy za inwestycję i kupujemy spółkę zmodernizowaną po restrukturyzacji. Powiedział to pan prezes spółki PGE, pan prezes Dąbrowski.

Teraz dochodzimy do clou. Każdy pasażer, który będzie teraz kupował bilety za podwyższone ceny, będzie składał się na sfinansowanie tej transakcji. Rząd zorganizował operację „Zrzutka" na PKP Energetyka. Dzisiaj nie usłyszałem żadnego realnego pomysłu na obniżenie cen i nie wierzę, żebyście potrafili państwo znaleźć taki pomysł, bo 6 mld zł to jest gigantyczna kwota. Dzisiaj Polacy oczekują informacji. Z posiedzenia Komisji musimy wyjść z informacją, jak chcecie obniżyć ceny biletów. Na to czekam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Sibińska, również poproszę zwięźle, pan prezes Furgalski i przedstawiciele rządu.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jestem zadziwiona tym, jak własną nieudolność można nieustająco tłumaczyć pandemią albo uchodźcami, albo tym: „A Lewica kiedyś coś chciała", „A Platforma Obywatelska kiedyś coś chciała", itd., itd. Przypominam, że PiS rządzi siedem lat. Siedem lat należało porządnie spożytkować. Ktoś coś sprzedał, ktoś czegoś nie kupił? Nie da się własnych błędów, własnych zaniechań i nieudolności tłumaczyć ciągle tym, że ktoś coś kiedyś. Proszę nie ględzić, pani poseł, bo ciągle ględzi pani za plecami i rechocze, a to chyba nie jest odpowiedni poziom dyskusji. Przynajmniej ja sobie takiego nie życzę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Na razie naprawiamy wasze błędy ze sprzedażą PKP Energetyka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym sobie nie przeszkadzać.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Chciałam zauważyć, że za chwilę rozpoczynają się ferie. Polskie rodziny chciałyby na te ferie pojechać, ale sądzę, że nie pojadą, dlatego że, przykładowo, podróż czteroosobowej rodziny z zanieczyszczonego Krakowa nad morze nie dość, że będzie trwała prawie siedem godzin, to w jedną stronę będzie kosztowała blisko 800 zł, czyli w drugą stronę będzie kosztowała kolejne tyle, a do tego trzeba zrobić kanapki. Przypomnę, że dzisiaj półkilogramowy chleb to jest koszt 7 zł, że np. taki sok…

Pani poseł, litości. Wiem, że przykro tego słuchać. Przykro słuchać. Taki sok, który dzieci też będą chciały, to jest ponad 10% wzrostu. Gdyby chcieć zabrać w termos herbatę, bo przecież nie ma Warsu, to jest ponad 10% wzrostu. Do tego jakieś owoce to jest wzrost ceny o ponad 16%, a warzywo, jakiś pomidor, ogórek, to jest ponad 15% wzrostu, wędlina to prawie 20%, ser to prawie 30%. Jak tu teraz jechać na ferie? Jak tu żyć? Jak tu żyć, panie ministrze?

Chciałam powiedzieć, że wyliczacie tu państwo, ile biletów można kupić za jedną pensję itd. Otóż bilety to nie wszystko, bo trzeba kupić żywność, leki i itd., a to wszystko jest kosmicznie drogie. Nie da się tłumaczyć w ten sposób, że wzrosły pensje. Pensje może faktycznie wzrosły, ale wartość wynagrodzeń od 30 lat, w 2022 r., zmniejszyła się aż o 5,4%, czyli siła nabywcza tego pieniądza jest niższa i za, według was, wielkie pensje można kupić dużo mniej. Jest to po prostu bzdurą. Tłumaczenie cały czas, że ktoś podniósł komuś prąd… Przecież to tak, jakby oskarżyć piekarza, że podniósł pieczywo, bo sam sobie podniósł. Sam sobie nie podniósł, tylko podniósł dlatego, że np. ogrzewanie takiej piekarni wzrosło z 6 tys. zł miesięcznie do 40 tys. zł. To nie są nie wiadomo czyje powody i to nie jest wina uchodźców, tylko nieudolności waszego rządu.

W związku z tym chciałabym, żebyście państwo poradzili tej rodzinie, która chciałaby mimo wszystko pojechać na ferie. Co oni mają zrobić? W jaki sposób mają się zachować? Gdzie mogą szukać pomocy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, prosiłbym zmierzać do końca.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jeśli chodzi o PKP, to na wiele od ministerstwa liczyć nie mogą.

Na koniec chciałabym jeszcze spytać o nieustające opóźnienia i odwoływania pociągów na trasie Kostrzyn – Krzyż w województwie lubuskim. Mam coraz więcej skarg i interwencji, ponieważ ludzie nie dojeżdżają do pracy, dzieci nie dojeżdżają do szkoły. Bardzo proszę o informację i interwencję w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, oczywiście prąd, wojna, wszystko, tak. Zgoda co do tego, że dzisiaj, właściwie już od trzech tygodni, mówimy o Intercity, że jest to projekt medialny, choć pewnie nie o taki PR nam chodzi. Wszędzie,

gdzie mogę, gdzie nie jest to setka – w 10 sekund nie ujmę wszystkich problemów świata – tam, gdzie są wywiady, podkreślam, że u przewoźników samorządowych jest wsparcie i zablokowanie kwoty netto prądu na 745 zł za megawatogodzinę.

Jeżeli jednak było takie przerzucanie, że marszałek podniósł tak, czyli źle zarządza kolejami, to powiem, że nie ma marszałka, który nie podnosiłby cen. Jedni robili to dwukrotnie, inni trzykrotnie. Ostatnio chyba marszałek łódzki starał się wprowadzić tylko jedną podwyżkę, na Dolnym Śląsku były to trzy podwyżki, od kwietnia będzie SKM Trójmiasto, Polregio w Pomorskiem, dlatego że to nie jest problem jednego marszałka czy jednego ministra, ale problem systemowy. Mówimy o tym od lat. Postulaty dotyczące wyrównania możliwości konkurowania transportu kolejowego, także tego towarowego, bo o tym już w ogóle mówimy bardzo rzadko, nie zostały sformułowane teraz, przy okazji cen prądu, tylko, żeby nie sięgać daleko w przeszłość – patrzę na Jakuba Majewskiego – kiedy pracowaliśmy z ministrem infrastruktury nad jakimiś rozwiązaniami w okresie pandemii w 2020 r., nad tym, co zrobić, żeby ludzie szybciej wracali do transportu zbiorowego. Padło tam nieśmiertelne hasło obniżenia stawek za dostęp do infrastruktury, obniżenia VAT-u na energię, akcyzy na energię czy zlikwidowania w przypadku kolei takiej bzdury jak opłata mocowa, której można uniknąć pod warunkiem, że jeździ się nocą. Możemy przejść na taki eksperyment, że pociągi będą kursować tylko w nocy, ale chyba nie tym chcemy rozsławić nasz kraj.

Te postulaty są od lat. Jeżeli nie podejmiemy działań systemowych, to zapowiedziane na kwiecień wymienione przeze mnie spółki podniosą ceny, a w kolejnych miesiącach ceny będą podnoszone kolejny raz. Wiadomo, Pendolino jeździ się sporadycznie i dla kogoś kilkadziesiąt złotych to może być dużo, ale jak codziennie dojeżdża się do pracy, zwłaszcza miesięcznie, w przewozach regionalnych, jak dojeżdża kilka osób w rodzinie, to dla niego jest to większy problem niż wyprawa Pendolino, gdzie wygra nie samolot, tylko samochód. To na pewno jest największa porażka całej tej sytuacji.

Chciałem spytać o dwie rzeczy. Jedna rzecz to ten nieśmiertelny VAT 0% na bilety kolejowe. Wiadomo, że gdyby obniżyć tylko to… Ostatnio, jeśli dobrze pamiętam, rozmawialiśmy na ten temat: koszt dla budżetu jest niewielki, 500–600 mln zł.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Dla pana niewielki.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Znów można dyskutować, czy wielki, czy niewielki. Już sam to dopowiedziałem, panie ministrze, ale wiadomo, że ceny biletów nie spadłyby znacząco. Tak jak mówię, musi być więcej podjętych działań. Dlaczego jako środowiska współpracujące z ministrem upieramy się przy wacie? Dlatego że w 2020 r. ucieszyliśmy się, bo minister finansów przyjął inicjatywę ministra infrastruktury. Poparł ją nawet prezydent Andrzej Duda. Mam to tutaj czarno na białym. Wiceminister Jan Sarnowski: Występujemy o derogacje w trybie art. 395 dyrektywy VAT, żeby to obniżyć, bo to jest sektor transportu i jest ważny dla całej gospodarki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie, prosiłbym.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, już kończę. To jest ważne dla całej gospodarki. Mam informację, że ten wniosek poszedł, chociaż niestety wrócił, bo był źle napisany. Jest więc pytanie, czy tak było, a dzisiaj jest proste pytanie. Dzisiaj VAT-owska dyrektywa pozwala Polsce dokonać takiego ruchu bez takich wniosków. Myślę, że to też byłoby ważne, chociaż na pewno nie jest to wystarczające, żebyśmy mogli znacząco obniżyć ceny biletów, znacząco w takim sensie, żeby ludzie odczuli to w kieszeni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zamykam listę mówców. Proszę przedstawicieli rządu o udzielenie odpowiedzi. Który z ministrów? Najpierw minister aktywów państwowych? Proszę bardzo. Mamy 10 minut, więc również prosiłbym: po trzy, cztery minuty maks. Główne zasadnicze pytania będą ewentualnie na piśmie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odpowiadając na prośbę pana przewodniczącego, będę starał się skupić na kluczowych wątkach. Pan przewodniczący Cezary Grabarczyk powiedział, że cena biletów wynika z tego, że trzeba zapłacić za PKP Energetyka. Przepraszam, to jest kompletna bzdura. 28 grudnia Grupa PGE podpisała umowę wstępną na przejęcie PKPE Holding, czyli właściciela PKP Energetyka. Żeby transakcja doszła do skutku, muszą zostać spełnione wymogi formalne, musi być zgoda prezesa UOKiK-u, a stanie się to nie wcześniej niż na początku kwietnia. W tej chwili Grupa PGE nie posiada żadnej roli operacyjnej nad PKP Energetyka. To jest rzecz jedna.

Druga sprawa. Ceny energii w całej Europie są kształtowane zgodnie z przepisami prawa unijnego, w Polsce w dodatku zgodnie z przepisami prawa polskiego. Największy wpływ na wzrost cen energii w 2022 r. wywarły: wzrost cen surowców na całym świecie; wzrost średnich cen węgla i gazu w kontraktach terminowych o 100% w porównaniu 2022 r. i kontraktowania na 2023 r.; wzrost cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla (ceny uprawnień do emisji dwutlenku węgla w 2022 r. sięgały 100 euro za tonę); odczuwalna obawa w 2022 r. przed niekontrolowanym wzrostem cen energii, surowców energetycznych i wzrostem uprawnień do emisji dwutlenku węgla.

Proszę państwa, czym została spowodowana destabilizacja rynku energii w całej Europie? Mamy pełnoskalową, ludobójczą wojnę, rosyjską agresję na Ukrainę. Czy wymienialiście to państwo w powodach i w swoim zatroskaniu o cenę energii na kolei, o cenę chleba, o ceny innych produktów, które kupują Polacy? Nie. Zupełnie zapomnieliście nazwiska: Władimir Putin.

Przypominam, żyjemy w Europie, która jest targana rosyjską agresją na Ukrainę. Zanim Rosja zaatakowała Ukrainę w sposób militarny, wypowiedziała wojnę energetyczną całej UE. Dlaczego to rosyjskie uderzenie energetyczne było tak skuteczne? Dlaczego rosyjski szantaż gazowy, energetyczny tak mocno zakłócił działanie rynku w UE? Dlatego że mało było państw, które chciały iść polską drogą do suwerenności energetycznej, podkreślam, drogą, którą wytyczył rząd Prawa i Sprawiedliwości i śp. prezydent Kaczyński.

Zamiast tego politycy głównych państw Europy woleli interesy z Władimirem Putinem, interesy w gazie, interesy w ropie i traktowanie Putina jako zwykłego polityka, a rosyjskich firm jako zwykłych podmiotów biznesowych. Mówiliśmy bardzo wyraźnie: Nie róbcie tak, nie róbcie interesów z Putinem, bo za to zapłacimy wszyscy. Każdy obywatel UE zapłaci za to wysokimi cenami energii, zapłacimy za to w Europie Środkowo-Wschodniej zwiększeniem rosyjskiej dominacji i zapłaci za to Ukraina, bo Putin zaatakuje Ukrainę, kiedy wybuduje gazociągi Nord Stream 1 i Nord Stream 2. Wtedy słyszeliśmy, także od państwa kolegów, że Nord Stream 2 nie jest taki zły. Jeden został wybudowany…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam, że przerywam, ale zostało nam pięć minut, zaraz wchodzi kolejna komisja, a mówimy o historii, niekoniecznie tyczącej się tematu posiedzenia Komisji.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, ale na tym posiedzeniu Komisji, kilkanaście minut temu padały zarzuty, że to rząd PiS-u odpowiada za wysokie ceny chleba, a nie Władimir Putin. Tego nazwiska nie było. Z całym szacunkiem, trzymajmy się faktów. Możemy się różnić, na tym polega demokracja.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ale jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Ale przed chwilą mówiła o tym pana koleżanka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, czy ma pan odpowiedź na pytanie: Jakie są plany dotyczące obniżenia cen biletów kolejowych?

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan minister nie ma nic do powiedzenia, to gada takie głupoty.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Pani poseł, litości. Proszę państwa, przypomnę.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Napiszcie na biletach: „Winien Putin, że jest drożej".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę o ciszę.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Przypomnę, ceny energii wynikają z notowań na giełdach towarowych. Gdyby nie rosyjska agresja na Ukrainę, gdyby nie rosyjski szantaż energetyczny i gdyby nie polityka waszych kolegów w Parlamencie Europejskim, nie byłoby takiego oddziaływania rosyjskiego szantażu na Europę. To jest skutek.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ale znieśliście obligo giełdowe.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Panie przewodniczący, gada od rzeczy.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Jeśli troszczycie się dzisiaj o ceny przewozów, ceny chleba i ceny paliw, to proszę patrzeć do źródeł. Polski rząd, rząd Prawa i Sprawiedliwości bardzo mocno inwestuje w kolej. Prowadzimy rekordowe nakłady na polską kolej. Zarówno inwestycje w rozwój linii kolejowych…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam bardzo, prosiłbym teraz ministra finansów, bowiem niestety widzę, że od pana odpowiedzi się nie uzyska.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, odnoszę się do argumentów, które przedstawiali politycy w dyskusji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, proszę pana ministra finansów. Niestety nie jesteśmy w stanie uzyskać odpowiedzi, w jaki sposób obniżyć ceny biletów kolejowych. Nie jest to pytanie złośliwe, bowiem dzisiaj mówił o tym wasz premier, premier RP, że ceny nie będą na tak wysokim poziomie, na jakim są. Pytam więc, jak zamierzacie to zrobić. Proszę pana ministra finansów.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

W obronie pana ministra Małeckiego powiem tylko, geneza każdego problemu jest jednak kluczowa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To nie sala sądowa, panie ministrze, a mamy mało czasu.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ta obrona jest skazana na porażkę.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Zmieszczę się w dwóch minutach. Geneza każdego problemu jest jednak istotna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wiemy, jaka jest geneza, wiemy, z jakimi problemami boryka się Polska.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Zacznijmy od tego, że na tym posiedzeniu Komisji dokonuje się tym pytaniem bardzo dużego przekłamania, mówiąc o tym, co rząd zamierza zrobić, żeby obniżyć ceny biletów. W swojej pierwszej wypowiedzi podałem bardzo konkretne rzeczy, które rząd zrobił, żeby obniżyć ceny biletów wynikłe ze wzrostu cen energii, co przedstawił pan minister Małecki. Przypomnę jeszcze raz.

To 575 mln zł przeznaczonych dla PKP Intercity na obniżenie cen z tytułu wzrostu cen energii, a oprócz tego realizacja umowy PSC: tylko w 2023 r. jest to 1,2 mld zł, czyli

łącznie jest 1,8 mld zł na PKP Intercity. To są działania, które podjęliśmy, żeby zamortyzować wzrost cen energii. Nie mogliśmy podjąć innych działań.

Naprawdę spójrzmy prawdzie w oczy i przestańmy mówić o tym, jak to PKP Intercity gigantycznie podniosło ceny biletów. Oczywiście, podniosło, to boli każdego. Robimy wszystko, żeby tych podwyżek nie było, natomiast teraz rozróżnianie takiej sytuacji, że atakujemy PKP Intercity, a nie zauważamy masy innych spółek we władaniu samorządowców PO czy PSL-u, którzy robią o wiele większe podwyżki, jest zaburzeniem całej rzeczywistości. Nie róbmy tego, szanowni państwo.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Wniosek formalny.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Odpowiedź na pytanie, co rząd robi, żeby amortyzować wzrost cen biletów w wyniku skutków inflacji i z energii, jest taka. Przeznaczamy 1,8 mld zł.

Z panem prezesem Furgalskim w części rzeczy się zgadzam, w części rzeczy się nie zgadzam. Pewnie żeby porozmawiać o tym, w czym się zgadzamy, w czym nie, potrzebowalibyśmy wielu minut rozmowy, a czasu mamy niewiele, ale rzeczywiście są tutaj przedstawione pewne recepty. Zgadzam się, że obniżka VAT-u to nie jest najbardziej precyzyjny środek, żeby obniżyć ceny biletów. To jest osiem punktów procentowych. To nawet nie pokrywa wzrostu cen biletów w wielu spółkach, na to zwróćmy uwagę, ale o ile do PKP Intercity mam zaufanie, że taka obniżka VAT-u spowodowałaby spadek cen biletów, o tyle mam gigantyczne wątpliwości czy spółki samorządowe tych ośmiu punktów procentowych nie zostawiłyby w swoich marżach. Patrząc na zachowanie wielu samorządowców, jestem przekonany, że odczułby to każdy, tylko nie klient. Zauważcie państwo jedną rzecz.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Mówi pan to na przykładzie byłego wójta Pcimia i Orlenu, tak?

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Mówię np. o panu prezydencie Sutryku, który nazywa biedotą ludzi, którzy jeżdżą komunikacją publiczną. Nikt nie zrobił tak wiele, żeby zniechęcić do komunikacji publicznej.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, postulat zerowego VAT-u dotyczy pasażerskich przewozów kolejowych.

Podsekretarz stanu w MF Piotr Patkowski:

Gratuluję państwu prezydenta Wrocławia.

Jeszcze jedna rzecz, bo mówił o tym pan przewodniczący Król czy pani poseł Paluch. Zwróćmy uwagę, że nie tylko PKP Intercity, ale także spółki samorządowe rzeczywiście uruchomiły darmowe przejazdy dla uchodźców, dla obywateli Ukrainy, natomiast rekompensaty z tego tytułu przeznaczył Skarb Państwa. Tak jest właśnie z samorządowcami. Jak trzeba się czymś pochwalić, samorządowcy są pierwsi w telewizji, ale jak trzeba powiedzieć, że wspomógł ich w tym Skarb Państwa i Skarb Państwa im to zrekompensował, to wychodzą i mówią, jak to Skarb Państwa ich okrada. Naprawdę bądźmy uczciwi i nie mówmy wtedy, że kiedy trzeba za cokolwiek zaatakować, to atakujemy, ale jak samorządowiec mógł wyjść i powiedzieć: „Dziękuję za rekompensaty”, to tego nie ma. Tak jest w przypadku…

Głos z sali:

Panie ministrze, te pieniądze do dzisiaj nie zostały spółkom samorządowym wypłacone.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, chciałem złożyć wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam bardzo, szanowni państwo. Niestety nie wszyscy trzymali się rygorów czasowych, o co apelowałem. Niestety też nie uzyskujemy odpowiedzi na konkretnie zadane pytania. W związku z powyższym i z tym, że minął już nam czas posiedzenia Komisji, prosiłbym rząd o udzielenie odpowiedzi na wszystkie zadane pytania na piśmie. Zamykam posiedzenie Komisji.